

Im Luftschiff über Hamburg

Lübeck . Schleswig-Holstein

Im Luftschiff über Hamburg,
Lübeck, Schleswig-Holstein.

Glaser & Sulz, Stuttgart.



Phot. Wilcke, Friedrichshafen.



Verlag von Gustav Eyb, Stuttgart.

IM LUFTSCHIFF ÜBER HAMBURG,
LÜBECK, SCHLESWIG-HOLSTEIN.

Bearbeitet von

ELSE GRÜTTEL.

Mit einer Einleitung von

DR. HUGO ECKENER

und photographischen Aufnahmen vom

Bord des Luftschiffes von

HAUPTMANN WILCKE

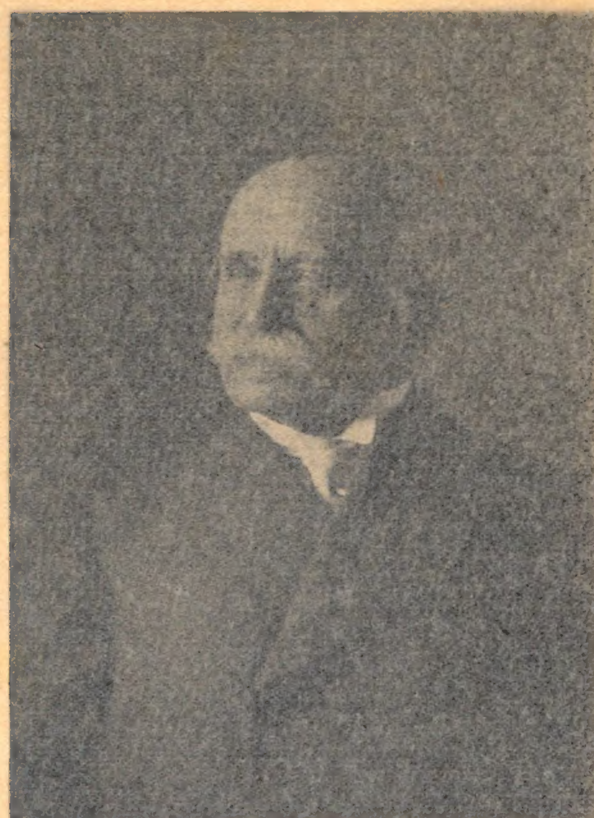
vom

Luftschiffbau Zeppelin, Friedrichshafen,

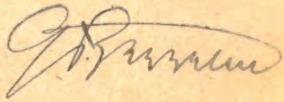
sowie einer Luftschiffkarte und geolog. Uebersichtsplan.

Stuttgart

Verlag von Gustav Eyb



Phot. Wilcke, Friedrichshafen.



Verlag von Gustav Eyb, Stuttgart.

IM LUFTSCHIFF ÜBER HAMBURG,
LÜBECK, SCHLESWIG-HOLSTEIN.

Bearbeitet von
ELSE GRÜTTEL.

Mit einer Einleitung von
DR. HUGO ECKENER

und photographischen Aufnahmen vom
Bord des Luftschiffes von
HAUPTMANN WILCKE
vom
Luftschiffbau Zeppelin, Friedrichshafen,

sowie einer **Luftschiffkarte** und geolog. Uebersichtsplan.

Stuttgart
Verlag von Gustav Eyb

Inhaltsübersicht.

Einleitung.

Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung

von Else Grüttel.

Anhang.

Kunstbeilagen.

Einem hohen Senat

der

Freien und Hansestadt Hamburg

verehrungsvollst gewidmet von Verfasserin

und Herausgeber

ELSE GRÜTTEL. GUSTAV EYB.



Zur Abfahrt bereit.



Die Zeppelinschiffe im Betriebe der Deutschen Luftschiffahrts-A.-G.

Von Dr. H. ECKENER.

Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft, meist kurzweg Delag genannt, unterhält ihren Fahrtenbetrieb mit Zeppelin-Luftschiffen. Das besagt zunächst, dass die Leitung der Delag bisher die Zeppelinschiffe für die besten, ja für die einzig brauchbaren Luftfahrzeuge für Passagierbeförderung ansieht. Des weiteren hat das aber noch einen anderen ursächlichen Zusammenhang: Als im Jahre 1909 das „starre" Luftschiff des Grafen Zeppelin, trotz mancher Glanzleistung und kritischen Probe, noch immer nicht alle Bedenken und Widerstände, gegen die es seit einem Dutzend Jahre sich durchzusetzen suchte, überwunden hatte und als die Luftschiffwerft in Friedrichshafen keinen Absatz für die Schiffe finden konnte, da wurde die Delag gegründet, um die Werft zu stützen, um sie in den Stand zu setzen, durch den Bau von Verkehrsluftschiffen ihre Erfahrungen zu mehren und ihre Erzeugnisse stetig zu vervollkommnen.

Eine kleine Schaar hochgesinnter Männer führte diese Gründung durch, im Interesse deutscher Macht und deutschen Ruhmes, in Verehrung und Bewunderung für den tapferen Kämpfer, dessen Person und Werk die ganze Nation zujubelte.

Lange Jahre hatte Graf Zeppelin einsam für seine Sache gefochten. Technikern und Aeronauten von Praxis erschien sie verwegen und phantastisch. Einem

ehemaligen Reiteroffizier, einem „Laien“, wollte man sie am wenigsten glauben.

Geboren am 8. Juli 1838 zu Konstanz am Bodensee, war Graf Zeppelin nach einer frisch und fröhlich im Elternhause verlebten Jugendzeit im Jahre 1856 Offizier geworden. Unablässig auf Bereicherung seiner Kenntnisse und seines Gesichtskreises bedacht, unternahm er schon als junger Leutnant jedes Jahr längere Reisen, deren bedeutsamste ihn im Jahre 1863 nach Nordamerika führte. Hier war der Sezessionskrieg entbrannt, dessen Studium ihn lockte. Er machte ihn z. T. in vorderster Front mit, beteiligte sich an manchem verwegenen Ritt und wachte mit an nächtlichen Lagerfeuern. Pausen in den Kriegsoperationen benutzte er zu abenteuerlichen Ausflügen in die Romantik der Urwälder und zum Besuche der grandiosen Wunder der nordamerikanischen Natur.

Der deutsche Krieg im Jahre 1866 gab ihm sodann zum ersten Mal Gelegenheit, sich mit Auszeichnung im Felde für sein engeres Heimatland zu betätigen, und eine ausserordentlich bravouröse Leistung, sein bekannter schneidiger Patrouillenritt zum Scheurlenhof, gleich zu Beginn des französischen Feldzuges, machte seinen Namen zuerst weiteren Kreisen bekannt, als den eines ungewöhnlich tatkräftigen Offiziers, der mit schnellem, klarem Blick und mit unerschrockenem Mut sich selbst für eine hohe Sache jederzeit voll einzusetzen bereit wäre.

In schneller Karriere wurde Graf Zeppelin nun Major und 1882 Oberst eines Ulanenregiments, kam darauf als Militärattaché und später als württembergischer Bevollmächtigter beim Bundesrat in diplomatischen Diensten nach Berlin und übernahm erst



Phot. C. Birner, Konstanz.

Manzell a. B.



Phot. Krenn.

Erstes Schiffsmodell 1908.
Rückkehr des Luftschiffes nach der Halle, im Schlepptau des „Buchhorn“



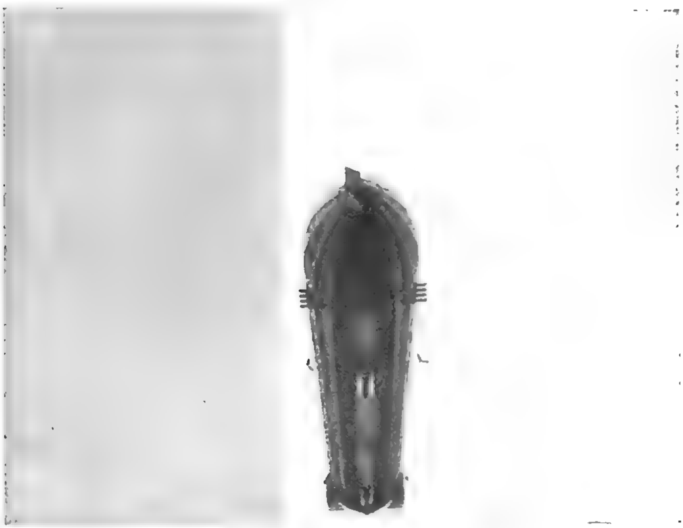
Bartsch von Sigsfeld.

im Jahre 1890 wieder als Generalmajor eine Kavalleriebrigade in Saarbrücken.

Schon im nächsten Jahre erhielt er seinen Abschied, ihm selber, der mit Leidenschaft Soldat war, schmerzlich und fast unfassbar, allen, die seine militärische Tüchtigkeit und seinen hohen Sinn kannten, schwer begreiflich. Er, der heute noch mit 75 Jahren, Tage und Nächte hindurch sein Luftschiff führt, war damals mit seinen 53 Jahren fast noch ein junger Mann. Was tun? Wie seiner Natur, die nach Betätigung verlangte, in würdiger und befriedigender Weise Genüge tun?

Graf Zeppelin warf sich mit Feuereifer auf einen Gedanken, der bei Erwägungen militärischer Art ihm einst gekommen war: ein lenkbarer Ballon! Es folgten ein paar Jahre emsigen Rechnens, Studierens, Probierens. Einer Kommission aus Militär und Technikern, die nach Überwindung mancher Widerstände schliesslich in Berlin zusammengebracht war, wurde im Jahre 1894

erwartungsfreudig das Resultat des Mühens und Grübelns unterbreitet, der Entwurf eines „starren“ Luftschiffs. Schmerzliche Enttäuschung! Man prüfte widerstrebend



Phot. Krenn. Erstes Modell 1908. Ansicht des Bergsteuers.

und hatte dann tausend Einwendungen. Ein Zeppelin gab die Sache so leicht nicht auf. Wieder wurde viele Monde lang gerechnet, gebessert und gestaltet und dann das Glück vor der staatlichen Kommission noch einmal im Jahre 1897 versucht. Der Erfolg war wenig anders. Man erkannte manches in Worten an, aber man lehnte die Empfehlung zur Annahme des Projektes durch das Reich ab.

Jetzt half nur die private Initiative: Der Verein deutscher Ingenieure begutachtete die Konstruktion damals günstig, aber schwer und bitter ward doch die Arbeit, aus den zugeknöpften Taschen von Geldleuten das nötige Kapital zur Ausführung der Idee zu

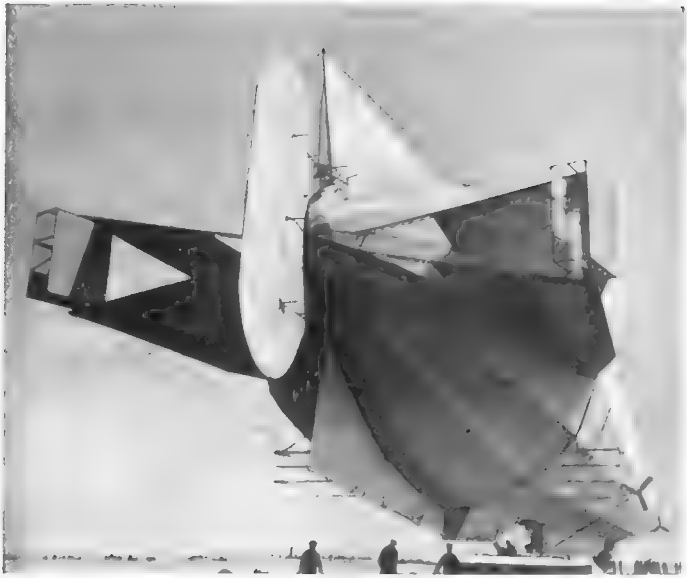


Oberingenieur L. DÜRR
Luftschiffbau Zeppelin.

locken. Graf Zeppelin steckte selbst ein Vermögen, den Hauptteil des Kapitals, in die Gesellschaftsgründung. In Manzell, bei Friedrichshafen, begann dann der Bau und im Juli 1900 konnte der erste Aufstieg erfolgen, dem, nach Vornahme einiger Verbesserungen, im Oktober zwei weitere folgten.

Verschiedenartiger wurde kaum je die Probe auf ein Exempel gewertet, als das Ergebnis des „Experimentes von Manzell“ im Herbste 1900. Graf Zeppelin und seine Mitarbeiter triumphierten, die Fachleute wurden zurückhaltender denn je. Auch der Verein deutscher Ingenieure verhielt sich ablehnend. Wer sollte da Lust zeigen, neue Mittel zu spenden? Die Zeit des Kämpfens war nicht vorbei, sie begann erst.

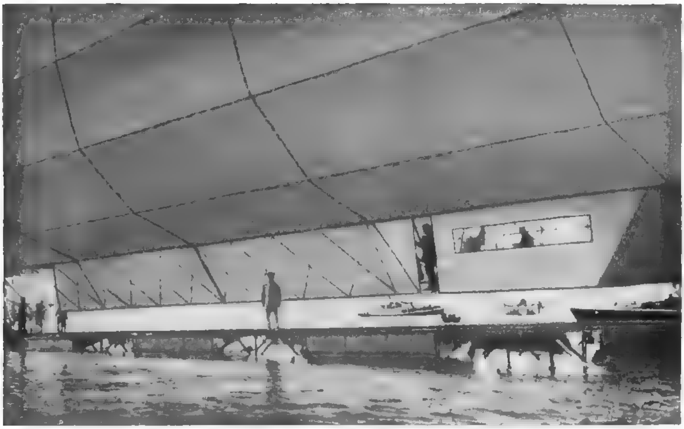
Der alte Graf reiste in ganz Deutschland herum und klopfte an alle Türen, wo er Interesse für sein Streben zu finden hoffte. Er wurde überall achselzuckend, zuweilen als ein „Narr“ abgewiesen. Im



Phot. Gebr. Haeckel.
Drittes Modell 1908, mit dem die „Grosse Fahrt" ausgeführt wurde.

Jahre 1903 erliess er einen „Notruf zur Rettung der Luftschiffahrt", in dem er einen Appell an patriotische, wohlhabende Männer richtete, zu helfen, solange es noch Zeit sei, solange seine Hallen und Werkstätten in Manzell noch vorhanden seien und Material vom alten Luftschiff noch zur Verwendung für ein verbessertes Modell bereit läge. Dieser Aufruf erbrachte kaum genug, seine Kosten zu decken.

Im Jahre 1905 endlich war, zumeist wieder aus des Grafen eigenen Vermögen, das Nötige beisammen, um weiterzubauen. Das stolze zweite Schiff, scheinbar der letzte grosse Trumpf, verliess Ende November zum ersten Fluge seine Halle. Ein Unglücksschiff! Bei der ersten Fahrt brach das Steuer und kaum wurde ein Stranden am Schweizerufer vermieden;



Phot. Metz. Erholungs- und Schlafraum im erweiterten Laufgang (1908).

wenige Wochen darauf die zweite Fahrt brachte die volle Katastrophe: steuerlos, mit defektem Motor landete man im Allgäu und wurde Opfer eines Wintersturms. . . .

So unwahrscheinlich erschien nach diesem Ausgang eine Wiederaufnahme der Arbeiten, so aussichtslos das Beginnen, dass man ungläubig vernahm und gleichgültig registrierte: es ist sofort ein drittes Schiff in Bau genommen. Es war nun der wirklich letzte Trumpf, der den Grafen Zeppelin seine letzten verfügbaren Mittel kostete. Und hiermit gewann er sein Spiel. Mit Entzücken verfolgten die Zuschauer die ruhigen eleganten Bewegungen des Fahrzeuges, das im Oktober 1906 seine Kreise um den ganzen Bodensee zog.

Nicht die Fachleute allein, nein das ganze deutsche Volk richtete jetzt überrascht und bewundernd die Blicke auf die Werft von Manzell. Also doch hatte dieser verspottete, missachtete Fanatiker am Bodensee Recht gehabt!



Phot. Krenn.
Graf Zeppelin im Gespräch mit Geheimrat Hergesell.

Eine Reaktion der wertesten Volkskreise gegen das anmasslich — absprechende Verhalten autoritativer Instanzen, gegen den eignen früheren Hohn und Spott, den man schuldbewusst sich gestand, trat stärker und stärker in Erscheinung. Man glaubte ja so gern dem Manne, der in heroisch durchgefochtenem Kampfe dem nationalem Stolze eine Befriedigung, uralt menschlicher Sehnsucht eine Erfüllung zu bringen schien. Friedrichshafen wurde im Jahre 1907 und 1908 ein Mekka begeisterter Scharen, und verehrend und bewundernd begann für den tapferen, grossen Konstrukteur zu schwärmen, wer in bezwingend grandiosem und doch so spielend leichtem Flug das vollendet schöne Schiff die Lüfte durchsegeln sah.

Nachdem im Jahre 1907 eine Reihe von weiteren glücklichen Fahrten ausgeführt war, wobei die trefflichen Steuereigenschaften des Luftschiffs in's hellste Licht traten, sollte im Sommer 1908 eine grosse Dauerfahrt von 20 Stunden erfolgen. Die Militärverwaltung, der öffentlichen Meinung ein wenig nachgebend, machte das zur Vorbedingung einer Übernahme von Schiffen.



Von der Schweizerfahrt: Konstanz und Rhein.
(Aufnahme von Geh.-Rat Prof. Dr. Hergesell.)

Ganz Deutschland wartete in Spannung auf die Ausführung der Fahrt. Zehntausende strömten nach Friedrichshafen, Zeuge der denkwürdigen Fahrt zu sein.

Die erste Probefahrt brachte grosse Enttäuschung: Die Steuerung war zu wenig wirksam. Noch diskutierte man mit Kennerschaft den Misserfolg, da brachte der Telegraph die Meldung, der kühne Graf sei mit seinem Luftschiff unvermutet über dem Vierwaldstättersee erschienen, wie ein glänzender Meteor, das internationale Publikum Luzerns in einem Taumel der Begeisterung und des Staunens versetzend. Die denkwürdige Fahrt ging über Schaffhausen nach Luzern und über Zug und Zürich an den Bodensee zurück. Die ganze Welt war voll von diesem Fluge, der als

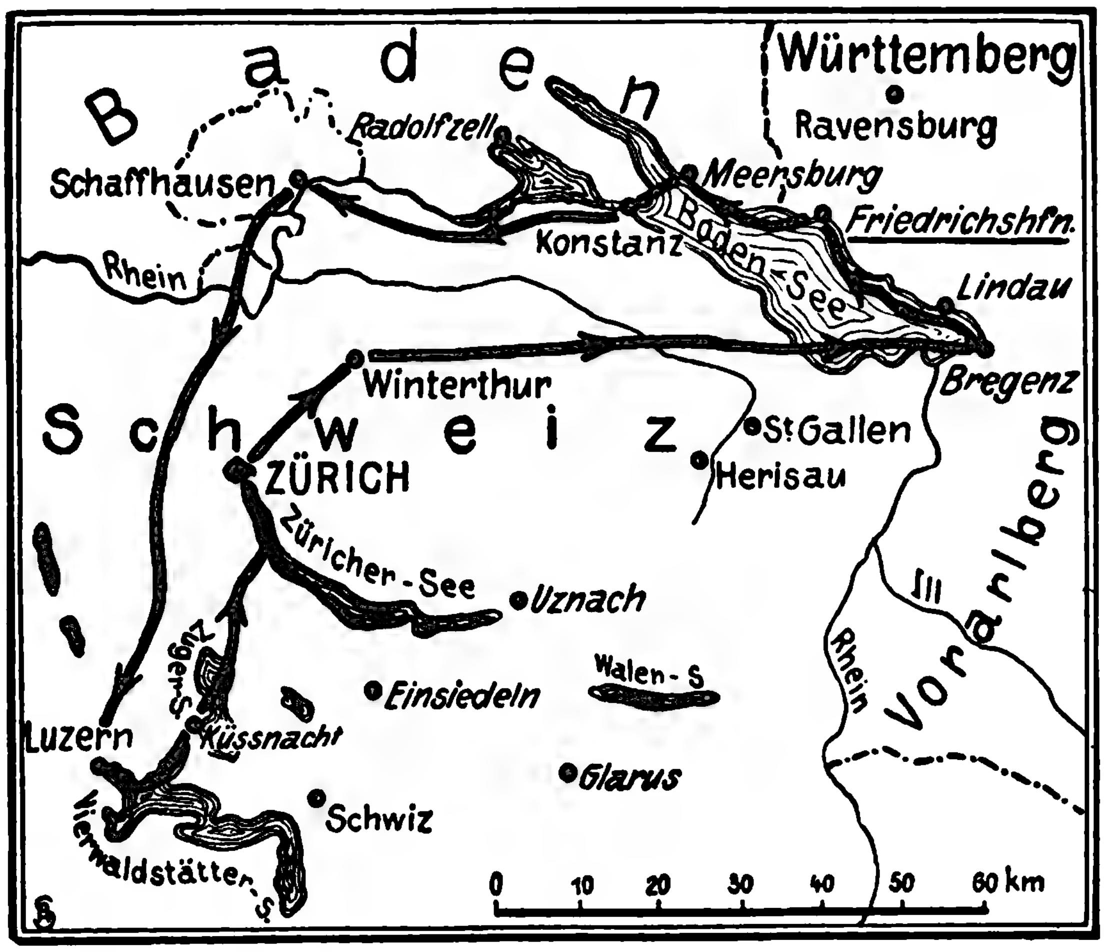
epochemachende Tat gewertet ward. Und mit Stolz nannte der Deutsche den Mann, der das geleistet hatte, der dem Deutschen Namen so hellen Klang verlieh, seinen neuen Führer und vorbildlichen Helden. So



Von der Schweizerfahrt: Rheinfall und Schaffhausen.
(Aufnahme von Geh.-Rat Prof. Dr. Hergesell.)

kam es zum Ausdruck auf einer schönen Huldigungsfahrt, die die Tübinger Studentenschaft einige Tage später nach Friedrichshafen führte. Die Psyche des deutschen Volkes war reif für Echterdingen.

Am 3. August endlich konnte die grosse Dauerfahrt angetreten werden. Es liess sich an wie eine Märchenfahrt, wie ein Triumphzug ohne Gleichen. Das ganze Rheintal war in festtäglicher Bewegung. Wohin das Luftschiff kam, wehten die Flaggen, drangen die Jubelrufe empor und krachten die Böller, den Künder neuer Zeiten, den Erfüller alter Wünsche zu



Karte der Zwölfstundenfahrt in der Schweiz.

empfangen. Und als dann das schier Unfassliche geschah, dass kurz vor dem Heimathafen, bei Echterdingen, das Wunderwerk genialer Energie der Bosheit tückischer Elemente zum Opfer fiel, da stockte bei der Kunde Millionen Deutschen im ersten Schmerz das Herz, um dann spontan, alles fortreissend jene fast beispiellose Regung begeisterter Opferfreudigkeit auszulösen, die, wie in grössten Zeiten, alle Seelen und Herzen in gleichem patriotischen Pulsschlag einte.

Die Sechsmillionen-Spende des deutschen Volkes machte der ewigen Geldnot des schöpferischen Grafen ein Ende. Aber als unter Aufwendung von zunächst drei Millionen in Friedrichshafen nun im Herbst 1909 eine leistungsfähige Werft erbaut war, da fehlte es für diese an Beschäftigung. Zwar hatte die Militärverwaltung, trotz des Misserfolgs vor Echterdingen, zwei Schiffe übernommen, doch war einstweilen keine Neigung zu weiteren Aufträgen vorhanden. Grosse



Phot. Metz. Von der „Grossen Fahrt“: Das Luftschiff zieht über Basel.

Fahrten, die im Sommer 1909 bis nach Berlin und Düsseldorf führten, deren längste 38 Stunden währte, änderten hieran nichts.

Der äusserst rührige und tatkräftige Geschäftsführer der Zeppelinwerft, Direktor Colsman, fand den Ausweg in der Gründung einer Luftschiffahrts-Gesellschaft. Zu Anfang des Jahres 1910 trat die Delag mit 3 Millionen Mark Kapital in's Leben und beschloss die Bestellung von zunächst zwei Passagierfahrten bei der Zeppelinwerft. Eine wesentliche Gründungsabsicht war damit erreicht. Weitergehende Gedanken und Pläne, die diese Absicht eigentlich erst rechtfertigen sollten, standen im Hintergrunde: Es sollte der Versuch gemacht werden, die praktische Verwendbarkeit des neuen Beförderungsmittels insbesondere zu Verkehrszwecken zu erweisen oder doch diese Verwendungsmöglichkeit durch Schaffung der nötigen Organisationen und durch stetige Entwickelung des Luftschiffs anzustreben. Denn alle Möglichkeiten noch



Phot. Koch.

Von der „Grossen Fahrt": Das Luftschiff wird in Strassburg vom Münster herab mit Musik und Böllerschüsssen begrüsst.

trägt in sich die junge Luftschiffahrt, die sich heute etwa da befindet, wo die Eisenbahn vor 60 Jahren war.

Das Zeppelinluftschiff hat alle Eigenschaften, die man von einem für Personenbeförderung bestimmten Fahrzeug der Zukunft fordern muss. Es ist tragfähig,

betriebssicher und bezüglich seiner Leistungen in höchstem Grade entwickelungsfähig. Das sind schliesslich die Qualitäten, die man von in Betracht kommenden Luftschifftypen, gleichviel welcher Zweckbestimmung, überhaupt fordern muss.

Die grosse Tragfähigkeit, die eine grosse Anzahl von Passagieren zu befördern und Betriebsmittel für das Durchmessen sehr weiter Strecken einzunehmen gestattet, ist ein Sondervorzug des starren Luftschiffsystems. Bis jetzt wenigstens und sehr wahrscheinlich auch in Zukunft. Denn es gelang noch nicht, und wird stets Schwierigkeiten machen, Schiffe anderen Systems zu bauen, die 8—9000 kg Nutzlast tragen können. Dabei waren die grössten und neuesten Zeppelinkreuzer nicht allein absolut, sondern auch relativ die tragfähigsten für Nutzladung. Es liegt aber auf der Hand, dass von einem eigentlichen „Luftverkehr“ mit Lenkballonen nie wird die Rede sein können, wenn diese nicht eine recht erhebliche Anzahl von Personen über weiteste Entfernungen zu befördern, im Stande sind.

Unbedingte Betriebssicherheit, soweit man diese überhaupt bei einem Verkehrsmittel und gar von einem Luftfahrzeug erwarten darf, ist ein ferneres Postulat über ein Passagierluftschiff. Das Zeppelinsystem bietet in dieser Beziehung bei weitem die besten Garantien. Das Schiff wird von 16—18 einzelnen Gaszellen getragen, sodass auch bei Auslaufen einer oder mehrerer Abteilungen die Schwimmfähigkeit erhalten bleibt. Es ist eine Art umgekehrtes Schottensystem, wie unsere Passagierdampfer es aufweisen. Drei von einander unabhängige Triebwerke, deren jedes für sich eine beträchtliche Geschwindigkeit zu

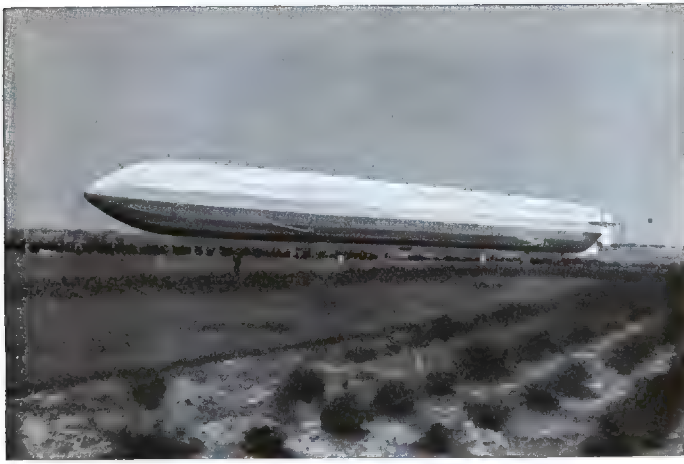


Von der „Grossen Fahrt“: Strassburg im Els. Im Vordergrunde links das Theater, rechts ein Teil des Kaiserpalastes.
(Aufn. von Baron Bassus).



Phot. Zimmerle.

Von der „Grossen Fahrt“: Das Luftschiff über Stuttgart.



Hofphot. E. Schmitz.

Von der „Grossen Fahrt": Landung auf der Filderebene bei Echterdingen.

erteilen vermag, sind in die Maschinengondeln eingebaut. Jede der drei Motoren hat 150—180 Pferdestärken und ist so sorgfältig durchkonstruiert, dass Defekte auch nur an einem von den dreien selbst auf ausgedehntesten Fahrten fast nicht vorkommen. Ebenso sind alle Steuerorgane des Zeppelinschiffs gedoppelt angeordnet, sodass das Versagen oder Brechen eines solchen Organes, das sich n. b. noch nie ereignete, keine Gefahren bringen würde.

Die Leistungen oder, wenn man so sagen will, die Leistungsfähigkeit des Zeppelinschiffs ist schon heute eine sehr grosse und die Entwickelungsfähigkeit des Typs in dieser Beziehung eine vorerst noch nicht zu begrenzende. Bei einer eminenten Steuerfähigkeit, besonders in der vertikalen, und einer Geschwindigkeit von 20 Sekundenmetern, es ist in der Luft schon heute allen halbwegs normalen Wetterver-



Karte der „Grossen Fahrt“.

hältnissen gewachsen, trotzt es, gepanzert durch sein starres Metallgerüst, den stärksten Böen und Wirbeln, trägt es sich, mit einer dynamischen Steigkraft von mehr als 2000 kg, spielend leicht durch Regen und



Phot. Weyer.

Huldigung der Tübinger Studentenschaft für Graf Zeppelin in Friedrichshafen.

Schnee, durch nächtliche Abkühlung und Taubelastung hindurch; und die Entfernungen, die in einem Fluge überwunden werden können, betragen — je nach der stärkeren oder schwächeren Besetzung mit Passagieren und den Windverhältnissen — 1500—2500 km. In erster Linie die Zunahme der Geschwindigkeit wäre es, die in allen diesen Beziehungen noch bessere Sicherheiten und grössere Leistungen erbringen könnte. Ein nahmhafter Fortschritt darin im Laufe der nächsten Jahre ist aber nicht gut zu bezweifeln.

Welche Formen, welche Bedeutung wird ein eventueller Luftverkehr der Zukunft annehmen?



DIREKTOR COLSMAN
Luftschiffbau Zeppelin

Sicherlich wird er nicht so werden, wie Enthusiasten s. Z. im ersten Überschwang es träumten: Er wird nicht Eisenbahnen und Schiffe überflüssig machen und in vollkommener, unerhört leichter und schneller Weise allen Verkehrsbedürfnissen allein genügen. Für den Nahverkehr und für solchen über mittlere Entfernungen werden Luftfahrzeuge, oder doch wenigstens Luftschiffe (Flugzeuge mögen darin vielleicht einmal besser zu brauchen sein), überhaupt nicht in Frage kommen. Man kann nicht mit Riesenluftkreuzern etwa einen Vorortsverkehr von Berlin nach Potsdam oder von Hamburg nach Blankenese besorgen. Der ganze Apparat für Aufstieg und Landung ist dazu zu gross, die Kosten für Betriebsmittel und Personal zu hoch, als dass kleine Fahrten sich lohnen könnten. Eine Fahrt in normaler Höhe, sei es über



Luftschiffbau Zeppelin. Phot. C. Birner, Konstanz.



Dr. HUGO ECKENER
Fahrtenleiter der Delag.

kurze oder weite Strecken, kostet im Sommer, wenn die Sonne das Luftschiff bestrahlt, vielleicht gegen tausend Mark allein an Gas. Das macht fünfzig bis sechzig Mark für jeden Passagier. Grössere, tragfähigere Schiffe mit sehr dichten Gaszellen, die es gestatten, im Allgemeinen mit schlaffen Ballons zu fahren, mögen später eine ökonomischere Praxis bringen.

Aber für Fernfahrten wird das Luftschiff das Beförderungsmittel der Zukunft sein?

Hier darf man schon optimistischer denken. Für ausgedehnte Reisen lohnt es sich, einen umfangreichen Mechanismus in Bewegung zu setzen. Vielleicht wird man von London nach Berlin oder Petersburg bald ebenso billig mit dem Luftschiff reisen können als mit Bahn und Schiff. Vielleicht auch nicht viel weniger pünktlich und zuverlässig. Vor allem aber viel, viel schneller.



DR. ANDREAE
Direktor der Delag.

Und die grosse Schnelligkeit wird es wohl in erster Linie sein, die unserem hastenden Geschlecht es nützlich erscheinen lassen mag, sich für ausgedehnte Strecken unter Umständen des Luftschiffs zu bedienen. Mag sein, dass man auch die behagliche Ruhe der Ballonfahrt dem Stossen und Rütteln der Eisenbahn oder dem Schlingern und Stampfen des Seeschiffs vorziehen wird und dass man die köstlichen Reize des Segelns in weitschauender Höhe mit in Anschlag bringt: die Zeitersparnis, die das Luftschiff bringt, wird für seine Existenzberechtigung im praktischen Verkehr entscheidend sein.

Erschwerend wird in Betracht kommen, dass selbst erheblich vervollkommnete, schnellere Luftschiffe als die heutigen nicht bei jeder Wetterlage fahren können.



L. DÖRR
Führer der „Hansa“.

Was hin und wieder auch den Seedampfern passiert, dass sie wegen Sturmes nicht auslaufen können, das wird weniger selten den Fahrplan der Verkehrsluftschiffe über den Haufen werfen. Aber auch dann, wenn strenge Regelmässigkeit und Pünktlichkeit entfernt sich nicht innehalten liesse, wenn der Luftschiffbetrieb gar nur ein mehr gelegentlicher werden könnte, auch dann würde er wohl lebensfähig sein können. Denn in den grossen Ländern des Weltverkehrs sind stets Leute zu finden, die ein Interesse daran haben, eine Reise, die sie machen müssen, möglichst schnell auszuführen. Man denke z. B., dass in Southampton, in Cherbourg oder in Cuxhaven Luftschiffe bei der Ankunft transatlantischer Schnelldampfer bereitliegen, um sofort nach der Ausschiffung die Passagiere nach Frankfurt, Berlin, Wien oder Petersburg weiterzubringen,



E. BLEW
Führer der „Viktoria Luise".

würde es an mitfahrenden wohl fehlen, wenn drahtlos den nahenden Schiffen vorher auf See hinausgemeldet war: „Luftschiff Germania fährt 2 Stunden nach Ankunft des Dampfers nach Petersburg, anlaufend Frankfurt und Berlin; voraussichtliche Fahrtdauer 24 Stunden"?

Es lassen sich eine grosse Anzahl von Routen ausfindig machen, auf denen ein Verkehr mit den an der Erdoberfläche klebenden Beförderungs-Mitteln grossen Schwierigkeiten begegnet, die das darüberhinfahrende Luftschiff dagegen mühelos bewältigt, die für die Einrichtung eines Luftverkehrs nicht weniger verlockend erscheinen, als beispielsweise die relativ kurze Strecke Hamburg—Kopenhagen, welche im Jahre 1912 vom Luftschiff Hansa in knapp 11 Stunden hin und her durchmessen wurde, also in der gleichen



G. HACKER
Luftschiffkapitän.

Zeit, die sonst für die einfache Hinfahrt gebraucht wird. Es mögen auch vielleicht Routen sein, die durch regelmässige Winde dem Luftschiff besondere Vorteile bieten. Sollte z. B. der Gedanke eines gewaltigen Luftschiffs, das den Passat ausnutzt, in heute noch märchenhafter Schnelligkeit von Südeuropa nach Brasilien oder von Australien nach Kapstadt zu gelangen gar so utopisch sein? Es mögen ferner Routen sein, die durch Wüsten oder Sümpfe, über eisgepanzerte Meere oder schwierigstes Gebirgsgelände führen und die durch Luftschiffe überhaupt erst aufgeschlossen werden können.

Allmählich nur wird das Luftschiff solchen Aufgaben entgegenreifen. Bis die Zeit da ist, wird die Delag einen weniger stolzen, aber vielleicht nicht weniger schönen Dienst erfüllen, indem sie in Rund-



In der Kabine während der Fahrt.

und Zielfahrten Passagiere durch die Lüfte trägt, und tausenden den unvergleichlichen Genuss schafft, sich hoch über den schönsten Gauen Deutschlands hahintragen zu lassen und zu fühlen, wie schön das Luftfahren, welches Geschenk es für die Menschheit ist, auch wenn man es nicht zugleich in praktischer Reise-Absicht, sondern nur als Selbstzweck betreibt.

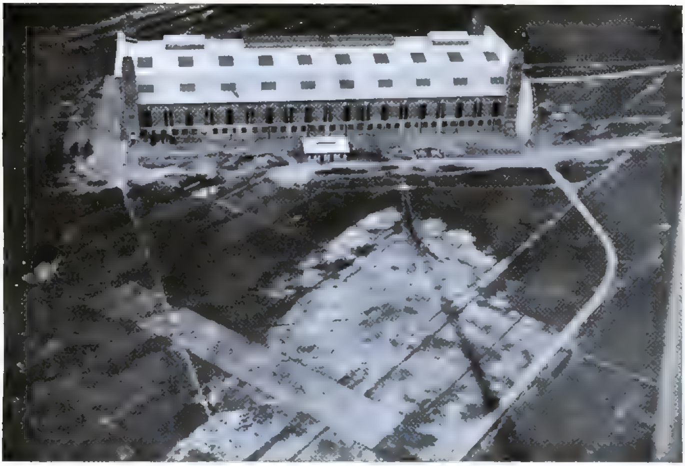
Die Luftschiffe, die die Delag gegenwärtig in Betrieb hat, sind die „Viktoria Luise", „Hansa" und „Sachsen".

Die ersteren beiden sind Schwesterschiffe. Ihre Länge beträgt 150 m, ihr Durchmesser 14 m, ihr Rauminhalt 18 700 cbm. Je drei Maschinen von zusammen 450 resp. 500 Pferdestärken verleihen ihnen eine Geschwindigkeit von 20,5 m/sec. (Viktoria Luise), resp. 21,5 m/sec. (Hansa), das sind 74 resp. 78 km in der Stunde. Jedes Schiff enthält 18 einzelne Gaszellen. Die Nutztragkraft, d. h. für die Besatzung, Betriebsmittel, Passagiere und Ballast vorhandene Tragkraft, beträgt in Meereshöhe bei Null und mit frischer Gasfüllung rund 5500 kg.

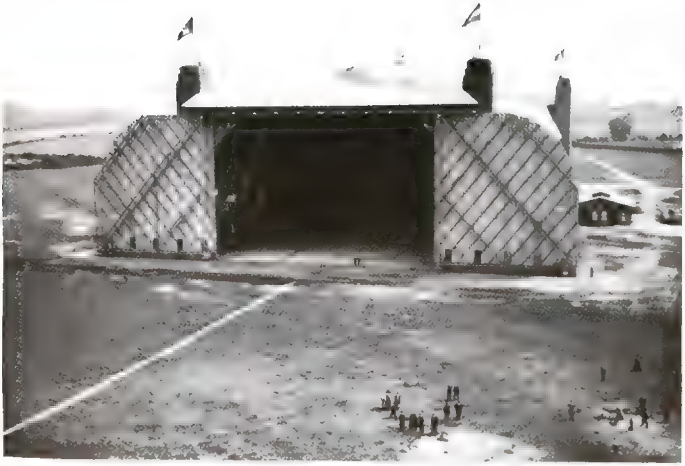


Waschraum.

Die Viktoria Luise wurde zu Anfang März



Ansicht der Hamburger Luftschiffhalle.



Inneres der Halle.



In der Führergondel. (Dr. Eckener und Oberingenieur Dürr.)

1912 in Dienst gestellt und führte im gleichen Jahre etwa 230 Fahrten aus, die vom Fusse der Alpen bis zur Nordmark des Reiches sich erstreckten und stets glücklich verliefen. Die durchmessene Gesamtstrecke beträgt fast etwa 36 000 km.

Die Hansa wurde zu Anfang August 1912 von der Delag übernommen. Sie brachte es bis Ende des Jahres schon fast auf 100 Fahrten, worunter solche recht erheblicher Ausdehnung waren, wie namentlich die Überführungsfahrt von Friedrichshafen nach Hamburg. Die Gesamtstrecke betrug etwa 15 000 km.

Die Sachsen wird einen etwas abweichenden Typ vertreten. Die Länge beträgt 142 m, der Durchmesser 14,86 m, der Rauminhalt 19 700 cbm. Die 3 Maschinen leisten zusammen 540 Pferdestärken bei äusserster



Die „Hansa“ über der Flottenparade bei Helgoland.



Nach dem Gemälde von Prof. Zeno Diemer, München.

Kraftentfaltung und geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 21 m/sec. oder 75 km in der Stunde. Die Nutztragkraft in Meereshöhe beträgt etwa 6700 kg. Alle drei Schiffe haben eine Passagierkabine, die 24 Personen aufnehmen kann.

Unser Befinden auf einer Luftfahrt.

Von Professor Dr. Karl E. ENDRISS.

Der Ausblick auf einer Bergesspitze hat gewiss einen besonderen Reiz, er lässt unser gesamtes seelisches Empfinden höher schwellen und erhebt uns über das Alltagsleben. Unvergleichlich erhabener und freier aber ist das Gefühl, das uns im Luftfahrzeug beim Fluge durch das Allmeer der Lüfte beherrscht. Auf der Bergeshöhe, da bedräut uns noch die Schwerkraft der Erde. Sie lässt unsern Fuss straucheln und versetzt uns in jenes eigentümliche Gefühl gestörten Gleichgewichts, das wir Höhenschwindel nennen. Anders im Luftschiff. Nicht die Spur einer Anwandlung von Schwindel oder von ähnlichen Aengsten beschleicht uns hier. Wie das schwebende Fahrzeug selbst, dem wir uns anvertraut haben, trotzen wir siegesgewaltig der irdischen Schwere. Unser Schiff ist eine Welt für sich, eine Welt, die den Lüften angehört und diese Welt hat es uns angetan, dass auch wir uns da oben heimisch fühlen, so heimisch, wie zu Hause in der Stube. Mancher, der ein Luftfahrzeug erstmals besteigen soll, mag sich einer gewissen ängstlichen Sorge nicht erwehren können, aber beim ersten Aufstieg schon schwindet seine Angst und an ihre Stelle tritt frischer Wagemut. — Es bleibt mir eine unvergessliche Erinnerung, als ich zum erstenmal — es war über dem Frankfurter Flugplatz — mich tüchtig aus dem Luftschiff herausbeugte und allseitig herum- und hinabschaute, um meine Gefühle zu prüfen, wobei ich wenigstens ein bischen Schwindelerregung oder irgend ein anderes kleines Unbehagen erwartet hatte, und zu meinem Erstaunen wahrnehmen musste,



Vor der Fahrt, Prof. Dr. Endriss an Bord der „Viktoria Luise“
in der Frankfurter Luftschiffhalle.

dass ich förmlich gefeit war gegen alle derartige Zustände. Nicht mit Grauen, nein, mit aller Lust schaut man vom Flugschiff hinab auf das Land und mag dasselbe noch so tief da unten liegen. Und auch dann, wenn die Achse des Schiffes sich schief stellt, wenn seine Bodenfläche steigt oder fällt, bleibt man ganz unbehelligt von allen unangenehmen Empfindungen, ja man wiegt sich förmlich in Sicherheit und ich habe den Eindruck, dass erst im Augenblicke wirklicher Gefahr diese Verhältnisse sich ändern könnten — und, ob dies auch der Fall ist?

Dieses merkwürdige Sicherheitsgefühl, ja dieses Gefühl ruhiger Lust, das jeden Luftfahrer mehr oder

weniger ergreift, ist aber, wenn wir uns die obwaltenden Verhältnisse klar machen, gar wohl zu verstehen. Die Fahrt im Reich der Lüfte bringt uns die wichtigste, die allgemeinste Nahrung für unsern Körper, die frische Luft. Welch köstliche Brise weht uns da oben entgegen! Da verlangen unsere Lungen wirklich durstig nach ihrem Lebenselement. Stellt doch unser Blut ein Heer von Lebewesen dar, und wie jedes Tierchen die bessere Nahrung treffsicher herausfindet, so lechzen auch unsere Blutkörperchen mit aller Gier nach der reinen Luft, und die verdünnte Höhenluft belebt den ganzen Körper zusehends. Man spürt, wie das Blut regsamer in den Adern fliesst, wie die Haut kräftiger mitatmet und wie der gesamte Körper lebensvoller wird, bei aller Seelenruhe, die sich seiner mehr und mehr bemächtigt.

Die Versorgung mit reinster Luft kommt eben vor allem unseren Nerven zugut. Diese zu speisen und zu erhalten ist unseres Blutes Hauptaufgabe, beide sind einer Güte oder einer Ungüte, und je besser unser Nervensystem genährt ist, desto seelisch ruhiger, aber auch ziel- und tatensicherer arbeitet der grosse Mechanismus unserer Sinne. — Im Luftschiff, erhoben in die reinen von Staub und jedwedem Dunst freien Lüfte, sind wir nervenstärker. Was befähigt denn die Gemse, schwindelfrei von Felsengezacke zu Felsengezacke mit aller Sicherheit zu springen? Doch ganz offenbar ihre Nervenstärke, die sie, ein Kind der Hochgebirgsluft, durch diese empfing. Wohl könnte man einwenden, so rasch im Flugschiff nervenstärker zu werden, ist aber ein anderes Ding! Und doch ist dem wirklich so. — Einen höchst merkwürdigen Fall, der in schönster Weise belegt, wie die Luftfahrt auf unser Nervensystem günstig einzuwirken vermag, erzählte



Blick gegen die Halle Frankfurt a. M.

mir jüngst ein Luftfahrgenosse. Als ich mit ihm über den guten Einfluss einer Luftreise auf das persönliche Wohlbefinden sprach, bemerkte er, dass er dafür ein vorzügliches Beispiel anführen könne. Er sei neulich infolge Genusses eines nicht gut bekömmlichen Weins am Abend zuvor am frühen Morgen mit starkem Kopfweh erwacht und dann zu einer Luftfahrt aufgestiegen — sofort habe dieses Kopfweh nachgelassen und sei bald ganz verschwunden gewesen, — als er jedoch nach ein paar Stunden wieder zur Landung gekommen, hätten sich alsbald aufs neue die Kopfschmerzen eingestellt, wenn auch lange nicht so stark wie zuvor. —

Schon vor 3 Jahrzehnten hat der geniale schwäbische Naturforscher Gustav Jaeger die grosse und ungemein rasch sich vollziehende Einwirkung der Luftarten, der Düfte auf die günstige oder ungünstige „Stimmung" unserer Nerven durch umfangreiche Arbeiten wissenschaftlich dargelegt. Der Schöpfer der Lehre von der Macht der Stoffverdünnung fand damals bei seinen Fachgenossen noch kein Gehör. Heute aber sind seine Anschauungen von der hervorragenden Bedeutung kleinster Verschiedenheit in den feinsten Stoffverdünnungen durch die forschende Wissenschaft glänzend anerkannt. Ja der ausgezeichnete Pariser Physiologe Charles Richet weist mit Recht darauf hin: „Wenn ein Hase über eine Wiese läuft, wie die Duftstoffmenge berechnen, welche er zurücklässt? Welche unendliche Feinheit! Und diese Menge ist doch genügend, dass ein Hund zwei Stunden hernach des Hasen Spur findet." Und mit dem ganzen Gewicht seiner wissenschaftlichen Erfahrung äussert sich derselbe Forscher dahin: „Physiologische Erscheinungen von grösster Stärke können augen-



Ein Imbiss hoch in den Lüften.

blicklich entstehen, sobald eine sogar sehr schwache chemische Ursache dazu kommt. Diese äusserst geringe chemische Ursache, die aber plötzliche und mächtige Wirkungen haben kann, vermittelt das Nervensystem.“ Dürfen wir uns da wundern, wenn unser Nervensystem in der frischen freien Luft der Höhe ein anderes, ein gesünderes ist, als am Erdboden in dessen Staub- und Dunstbereich! Droben in den Lüften nimmt die lebendige Kraft unserer Atmungsspeise zu und damit hebt sich auch unser Allgemeinbefinden. Dass die Luftfahrt uns gleich für das gewöhnliche Leben nervenstark macht, das dürfen wir freilich nicht verlangen. Erst die wiederholte Luftreise kann das fertig bringen. Und da bin ich überzeugt, dass die Luftfahrten noch ausgiebig zu Heilzwecken dienen werden. Der rasche Luftwechsel, den wir bei der Luftfahrt geniessen, kommt gesundheitlich noch ganz besonders in Betracht. Er bringt uns die frischeste Frische. Die Wirkung einer Seefahrt hat damit manches gemeinsam, aber man atmet die Luft nicht in der Reinheit und Feinheit, wie sie die Höhe bietet. Immer mehr wird die Höhenluft geschätzt, am besten aber ist sie inmitten ihres Reichs. Die Luftfahrt

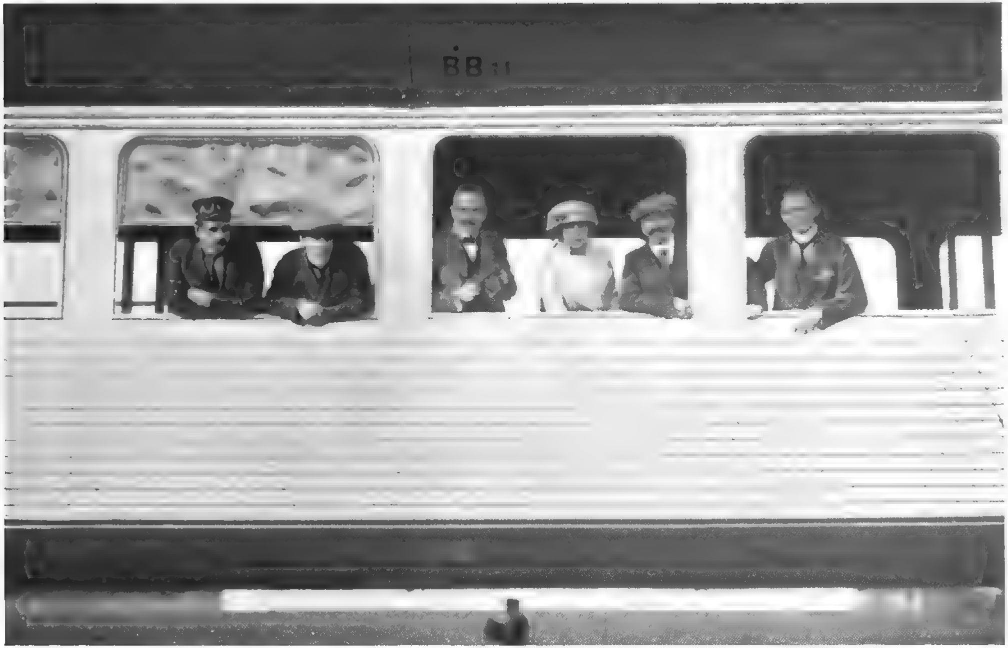
stärkt, sofern das Herz gesund, den ganzen Körper, so dass dieser, wie ich bekennen muss, förmlich dazu getrieben wird, auch Kraftleistungen da oben auszuführen, zu turnen und sich zu tummeln und die Muskeln zu üben. Den besten Beweis für die gesundheitliche Wirkung der Luftfahrt geben uns übrigens die Mannschaften und die Offiziere unserer deutschen Luftschiffe und allen voran steht der Meister der Flugwelt, der jugendliche Alte vom Bodensee. Welche Nervenkraft, welche feste, blühende Gesundheit tritt uns da entgegen! Und mit der allgemeinen Kräftigung der Nerven gewinnen wir gleichzeitig eine frische Aufnahmefähigkeit der Sinne und Kraft und Stetigkeit des Geistes. Unser Leben ist in vollstem Gange. Und damit wir dies auch voll fühlen, meldet sich gar bald bei unserer Luftreise der nach Ausgleich des Stoffverbrauchs verlangende Hunger. Und wundergut munden uns da oben — hoch über der Erde Staub — Speise und Trank. Sie sind hier gewürzt mit frohester Lebenslust.

Als ich bei meiner ersten Luftschiffahrt hoch über dem herrlichen Rheintal, trotz meiner Begierde, alles, was die Berge und Täler in Riesenzügen darboten, zu überschauen, Hunger und Durst bekam, da erst wurde es mir ganz klar, dass nicht nur Auge, Geist und Gemüt bei der Luftfahrt gewinnen, dass der Körper im ganzen nicht zu kurz kommt. Die Luftfahrt ist ein Vollbad für unsere Gesundheit, für das höchste Gut, das wir besitzen. Und den ersten Schluck eines trefflichen Weins, den mir der Luftkellner reichte, weihte ich dankerfüllten Herzens der Gesundheit Graf Zeppelins, des Begründers der Flugschiffaera, die heute mit Macht heraufsteigt.

IM LUFTSCHIFF ÜBER HAMBURG,

LÜBECK, SCHLESWIG-HOLSTEIN

VON ELSE GRÜTTEL.



Frau Grüttel, die Verfasserin der Fahrtenschilderungen, in der „Hansa“.

Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung.

Die Welt muss noch nicht sehr alt sein,
weil die Menschen noch nicht fliegen können.
Lichtenberg.

Es ist ein Neues in unser Leben gekommen: das Fliegen. Als Georg Christoph Lichtenberg seine Satyren schrieb, wusste die Welt noch nichts von dieser Erfindung, aber auch damals galt ihr sehnlichster Traum den Wolkenreisen der Vögel, die sie nun, kaum hundert Jahre später, selbst zurücklegen können. Und nicht etwa das primitive Anfangserzeugnis eines noch tastenden Flugschwärmers ist es, dem sich die Fahrgäste anvertrauen müssen, um in ihrer Sehnsucht Land emporzutauchen, sondern das sichere, mit allen Bequemlichkeiten unseres Jahrhunderts sinnreich ausgestattete Luftschiff eines genialen Konstrukteurs, dessen Volsktümlichkeit heute unbegrenzt ist.

Kein Wunder, dass also der moderne Mensch, der in das Zeitalter der Luftschifferfindung hineingeboren ist und unwillkürlich von derselben Begeisterung für das Fliegen mit erfasst wird, sich lebhaft zu denjenigen Städten hingezogen fühlt, die ihm durch ihre Einrichtungen die Möglichkeit eines Fluges durch das Wunderreich der Lüfte gewähren. Denn heute *ist* es noch ein Reich des Wunderbaren, Märchenhaften für uns, die wir die ersten Versuche der Technik des Fliegens miterleben durften. Heute sprechen wir noch vom „Fliegen“ und werden schon durch dieses blosse Wort in poetische, zaubersame Stimmungen versetzt. Morgen . . . . da „fahren“ wir durch die Luft wie heute über Meer und Land, und das schwer begreifliche



In der Halle: Vorbereitung zur Abfahrt. Phot. A. von Zychlinski, Hamburg.

Wunder, es dem Fluge des Vogels nachzutun, hat sich in eine schöne Selbstverständlichkeit gewandelt. Heute besteigen wir die Passagierkabine noch mit einem leichten Herzklopfen und der zögernden Frage: Wohin, und wissen in manchen Fällen garnicht, über welche Gegend uns die Hand des Mannes in der Führergondel lenken wird. Willig überlassen wir uns dem unwahrscheinlich-schönen Bewusstsein, hoch über Zeit und Ort selig im Raum dahinzugleiten. Morgen fahren wir systematisch, wollen wissen, was rechts und links der Fahrtrichtung unter uns zurückbleibt und werden zielbewusst heute diese, am nächsten Tage jene Route einschlagen. Denn einmal geflogen ist keinmal geflogen, und der Reiz der Landschaften, die die Erde schmücken, ist aus der Höhenperspektive so verschiedenartig, dass sich die erste Linie schwerlich mit der zweiten und die dritte nicht mit der vierten vergleichen lässt.

Es mag gute Kenner Hamburgs geben, die glauben, dass ihnen eine Luftreise nichts Neues mehr über diese Stadt sagen kann und wieder andere, die im Gegensatz zu jenen Lust verspüren, sich den grössten Seehafen des deutschen Reiches und seine Umgebung aus der Vogelschau anzusehen, um so von einer neuen Seite seine Eigenarten zu studieren. Gewiss, das Fliegen, dieses neueste aller Erlebnisse, weckt unbestimmte Vorstellungen von Eindrücken im Herzen eines Jeden, aber es ist schlechterdings nicht möglich, sich auch nur annähernd einen Begriff zu machen von dem wunderbaren Gefühl des Losgelöstseins, vom Schauen, Staunen und Entzücken, das durch eine Fahrt im Luftschiff zum unvergesslichen Erlebnis wird. Märchen wollen erlebt sein, und eins der feinsten, wunderreichsten Märchen, das uns die Gegenwart zu bescheren weiss, das nicht von Feen-

händen und Zwergenfäusten, sondern, unserer Zeit entsprechend, durch Aluminium, Wasserstoffgas und Benzin geschaffen wird —, dieses Wunderbare, Traumhafte in der Aera technischer Triumphe erleben wir auf einer Flugreise über die stolze Hansestadt Hamburg und ihre durch bunte Reize gezierte Umgebung.

Über Hamburg.

Zu allen Lüften hinaufzudringen
Ist mir Begierde, sie fasst mich schon.
Goethe.

Draussen in Fuhlsbüttel steht die mächtige Doppelhalle, die das Geheimnis unseres Wunsches birgt. Ein Auto bringt uns vom Mittelpunkt der Stadt durch schattige Alleen rasch ins Freie. Und dann betreten wir die Halle. Der erste Eindruck ist überwältigend: mitten in einem Goldmeer von Licht, das durch zahllose gelbliche Fensterchen sonnenwarm hereinfliesst, ruht der Riese, der uns tragen soll. Straff spannt sich um die Aluminiumrippen schon die Ballonhaut, die bereits mit Gas gefüllt ist, doch bewegungslos hängt noch die schwarz-weiss-rote Flagge am Mast. Starr recken sich am Schiff die silbrigen Schraubenflügel und alles in der riesigen Halle ist still und erwartungsvoll, wie vor einem grossen Ereignis. Da plötzlich knattert der Motor in der Führergondel, die Propeller bewegen sich mit rasender Geschwindigkeit und wirbeln jegliches Stäubchen auf —, die Maschine wird noch einmal geprüft. Und nachdem die Propeller wieder schweigen und alles still, ganz still ist wie zuvor, besteigen die Passagiere auf einer kleinen, bis zur Tür der Luftschiffspeisekammer reichenden Holztreppe das Schiff.

O, die Behaglichkeit dieser länglichen Kabine, in der bis auf die bequemen Korbsessel alles aus Aluminium besteht: Pfeiler, Fenster, Fussboden und Decke. Sogar der kleine Luftpostkasten, in den selbstverständlich jeder echte Deutsche — und möglichst schon vor Beginn der Fahrt — sein Dutzend Ansichtskarten wirft,



Blick gegen die Halle.

ist aus diesem leichten, schimmernden Metall hergestellt. Fensterscheiben aus Cellon gewähren im hinteren Kabinenteil Schutz vor rauher Witterung, ein weicher Teppich bedeckt den Boden, und ein Aneroid-Barometer, dessen Skala bis zu 3500 Metern geht, bezeichnet die Höhe, in der das Luftschiff sich jeweils befindet.

Keine Furcht, wir werden diese schwindelnde Höhe natürlich nicht erreichen. Im Gegenteil, der Führer des Schiffes macht sich sogar ein besonderes Vergnügen daraus, seinen Fahrgästen die Stadt aus möglichster Nähe zu zeigen. Über Hamburg wird gewöhnlich in einer Höhe von 100 bis 150 Metern, also etwa in Kirchturmhöhe, geflogen. Geflogen! Während wir es noch denken und sich unter unseren Füssen beim endgültigen Auswiegen das Luftschiff leise hebt, um so zum ersten Mal in uns ein Gefühl des sachten

Schwebens wachzurufen, schieben sich die mächtigen Hallentore schon langsam auseinander, gezogen von einer grossen Anzahl Soldaten verlässt der glänzende Vogel seinen Riesenkäfig . . . noch ein kurzes Halten draussen auf grünem Rasen, ein Glockensignal, ein Kommandoruf, noch einer, und dann empor zur Sonne,



Blick auf den Rondellteich.

hinauf in den berauschenden Glanz der Lüfte, hinein in die Welt unsres lang gehegten, sehnsüchtigen Verlangens . . . wir fliegen!

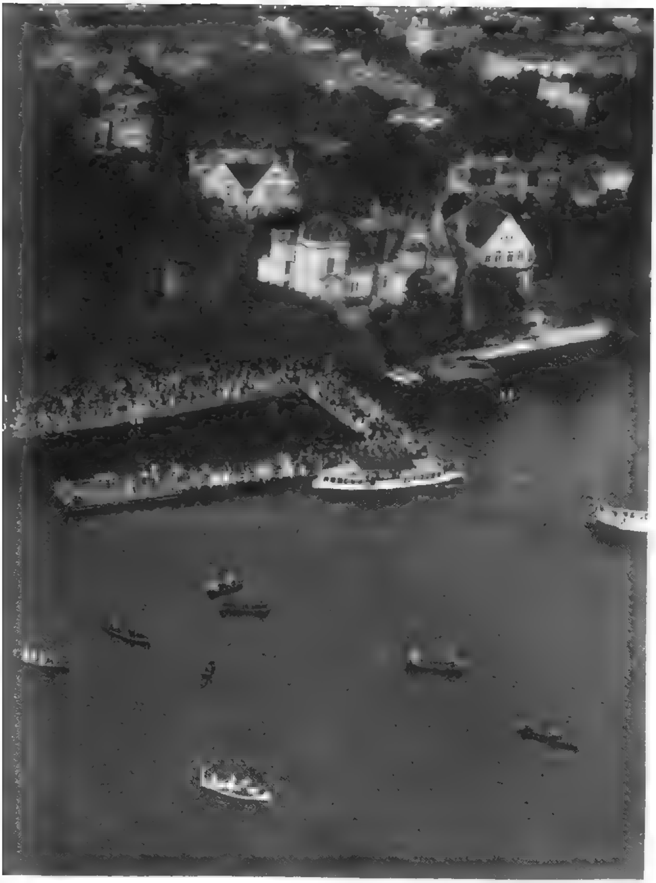
Eben noch befand sich das Schiff über Ohlsdorf, jetzt sind wir schon über dem Vorort Eppendorf, hier liegt die Anscharhöhe mit ihrem Kirchlein, dort schlängelt sich blitzschnell die Alster heran; das grosse Krankenhaus von Eppendorf mit seinen zahlreichen Pavillons liegt unter uns, der Klosterstern mit seiner fünffachen Alleenausstrahlung, der Rondellteich, winzig und rund, — rechts dies, links das, wir schauen,

gucken, staunen. Und während das grosse schöne Schiff zielbewusst seinen Weg über Hamburgs weitverzweigtes Gebiet nimmt, geraten wir da oben in der Kabine von einem Rausch des Entzückens in den anderen, vom Staunen in Bewunderung und in helle Begeisterung, und während Flüsse und Gärten, Schornsteine und Dächer unter uns dahinzuziehen scheinen wie eine köstliche Bilderfolge, auf die man nur gebannten Auges hinabzublicken braucht, fühlen wir uns wie im Traum und können uns garnicht abfinden mit dem Bewusstsein, dass nun endlich Wirklichkeit geworden ist, was Jahrtausende lang Sehnsucht bleiben musste, und dass es nicht nur, wie so oft im Leben, „den Anderen" vergönnt ist, diesen Luftrausch zu geniessen, sondern dass wir, wir selbst es sind, die da hoch über der türmereichen Stadt durch Ströme goldenen Sonnenlichts in silbrigem Fahrzeug schiffen.

Die Erregung ist gross, das Interesse jedoch noch grösser, und allmählich gewöhnt sich das Auge an den neuen Umkreis. Liebe, emsige Hamburger Welt! Klein liegst du da unten, scheinst festgenagelt an den Erdball mit den Silberbändern deiner Flüsse und dem wolligen Grün deiner Bäume. Denn Wasser und Gärten sind es in erster Linie, die der Hansestadt an der Elbe aus der Luftschau ihr eigenartiges Gepräge verleihen. So ähnlich, blitzend und wasserreich, müssten sich auch Venedig und Amsterdam von oben ausnehmen. Breit liegt die Aussenalster da mit ihren hunderten von Segelboten, die wie weisse Libellen über die blaue Fläche gleiten, mit ihren tausenden von Ruderboten und Canoes, die nusschalengleich auf den Wellen tänzeln. Vor dem Uhlenhorster Fährhaus geraten die Gäste in Begeisterung. Aus den Fahrzeugen winken sie mützenschwenkend herauf: „Hurra,



Blick auf das Uhlenhorster Fährhaus.



Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf die Aussenalster.

ihr fröhlichen Sportsleute!" Das Wasser ist des Hamburgers Element, er liebt es, und was er verdient auf den stillen Fleeten, die die Stadtstrassen unter steinernen Brücken durchqueren, und im Hafen, der ganz wie mit silbernen Streifen quadratisch und rechteckig eingeteilt zu sein scheint, das gibt er am glitzernden Alsterfluss aus, baut sich dort stattliche Villen, die von buschigen Kränzen voller Baumkronen malerisch eingerahmt sind, und befährt mit eleganten Boten das weite Becken, das wiederum von Häusern und Gärten wie von einer kostbaren Girlande umschlungen wird.

Wie wäre es möglich, eine Fahrt über Hamburg in aller Beweglichkeit ihrer Reize zu schildern! Der Führer liebt es, sie bald von Norden, dann wieder von Süden zu überqueren. Er findet besondere Freude daran, die Türme der Kirchen, St. Petri, St. Nikolai,



Blick auf Uhlenhorst und Hohenfelde.





Blick gegen das Uhlenhorster Fährhaus.

St. Katharinen und St. Jakobi rechts liegen zu lassen und zwischen ihrem hellen Grün und dem trotzigen Braun der grossen Michaeliskirche hindurchzufliegen. Oder er beschreibt zunächst einen grossen Bogen um die Stadt, der sich über dem roten Gebäudekomplex des neuen Barmbecker Krankenhauses, über die Nachbarstadt Wandsbek mit ihren gehölzreichen Anlagen bis nach Bergedorf hinziehen kann, um dann südlich des hamburgischen Gebietes über die Elbinseln bis Stade und von da aus in langsamem Fluge über den Elbstrom und die innere Stadt zurückzufahren. Nichts geht über einen solchen Flug bei Sonnenuntergang. Da tun sich gleich hinter Bergedorf, zu dem das blasse Band der Bille führt, die ausgedehnten Vierlande auf, in denen, gehegt von einem Bauernstamm mit alter Kultur, Maiblumen, Erdbeeren und Kartoffeln für die Bürger der Millionenstadt wachsen.



An der Aussenalster.

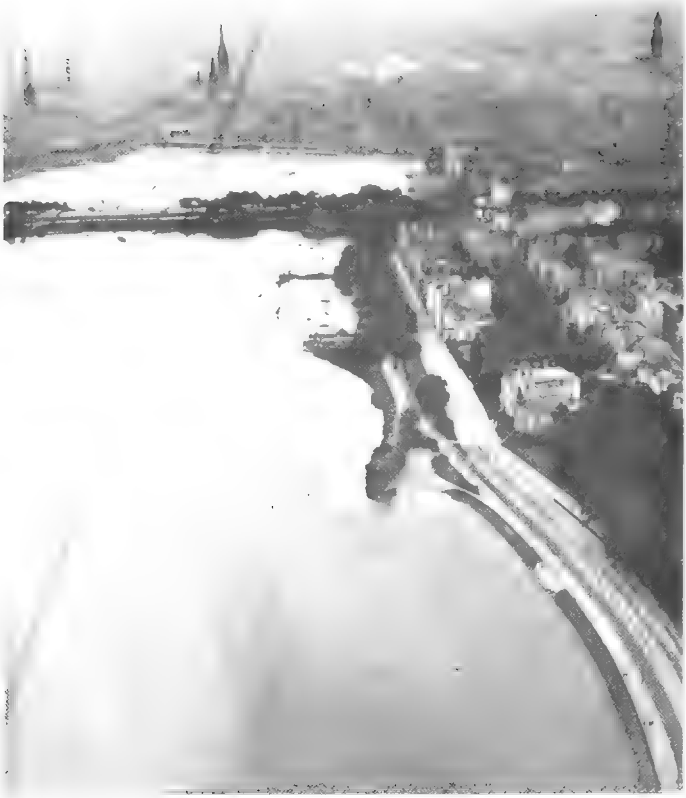
Hamburg steht wie im Gewitter. Aber die drohenden Wolken sind nicht bösartig, die schwere violettfarbene Tönung ist nur Dunst, jener unbestimmte, feine Nebel, der sich in tausend Schleiern auf die Handelsmetropole senkt und zu ihr gehört wie die Alster, der Roland und der grosse Michel. Ohne diesen Dunstkreis wäre Hamburg nicht Hamburg, besässe es nicht jenen zauberhaften Schimmer, der aller Härte Weichheit, allem Farbengemisch Stimmung schenkt. Wir gleiten jetzt über grünes Gelände. Dörfer schmücken es, mit Strohdächern, die hinter langen Deichen stehen, mit Obstbäumen, zu deren Blütezeit diese Fahrt einem Flug über Schneefeldern im Alpenglühen gleichen müsste. Denn rosig färbt sich über der Erde im Westen schon der Himmel, und nimmt, während wir unter uns Moorfleth, Steinwärder und das Alte Land hinziehen sehen, allmählich eine purpurrote Tiefe an.



Über der Aussenalster: Blick gegen Hamburg.



Phot. Kühn, Baden-B.



Blick von der Aussenalster gegen Hamburg.



Blick auf die Elbbrücken und den Hafen.



Blick auf den Baaken-Hafen und die Elbbrücken.





Zeichnung n. Prof. Zeno Diemer, München.
Z. III über Hamburg, 1. Juni 1912.

Das fleissige Harburg grüsst mit seinen Fabriken und Hafenanlagen herüber; hinter ihm stehen die Schwarzen Berge in rätselhafter Dunkelheit. Ist das alles die Elbe, was hier an Wasser schön und hell um Inseln und Deiche fliesst? Es zieht sich ins Land hinein bis nach Estebrügge und Buxtehude, um deren Türme ein weiches Leuchten spielt, es sieht sich eingedämmt von Paralleldämmen und Stacks, denn wie ein Polyp breitet die grosse Stadt ihre Arme bis auf preussisches Gebiet aus, um Neuland für ihre Hafenerweiterungen zu gewinnen. Doch strömt es auch breit und un-



Blick auf die Rennbahn des Hamburger Sportklubs in Gross-Bo



-Borstel.



Damen-Schwimmbad an der Aussenalster. Phot. Kühn, Baden-B.



Phot. Kühn, Baden-B.

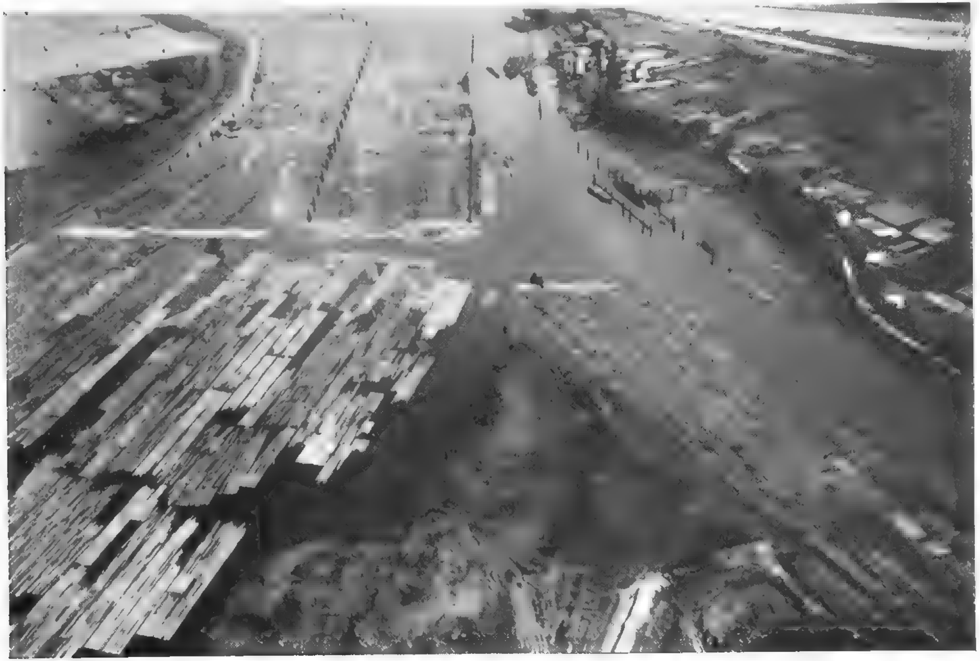
Blick auf Wandsbek.



Blick auf die Bille.



Phot. Kühn, Baden-B.



Hamburg: Blick auf den Flosshafen. Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf Stadt, Sandtor- und Brooktor-Quai.



Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf Hamburg und den Binnenhafen.





Blick auf den Kaiser-Wilhelm-Hafen.





Blick auf die Trinkwasser-Filteranlage für Hamburg. Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf Sandtor- und Grasbrook-Hafen.



Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf Grasbrook-Hafen und Steinwärder.



Blick von der Norder-Elbe gegen Hamburg.



Blick gegen den Hafen.





Partie aus Blankenese.



Elbabwärts.



Blick auf Blankenese.





Blick auf die Unterelbe.





Blick gegen das Parkhotel.

gehindert im mächtigen Flussbett der Nordseemündung entgegen und trägt auf seinem im Sonnenglanz funkelnden Rücken die Schiffe aller Herren Länder dem Meere zu. Bis in die Höhe von Stade sind wir geflogen. Diese altertümliche niedersächsische Stadt ist umgeben von den Gehöften wohlhabender Bauern und bietet durch ihren grünen Wallgürtel und den silbrigen ehemaligen Festungsgraben, durch die grüne Kirchturmspitze und das verwirrende Rot feiner alter Giebel ein überaus reizvolles Abendbild.

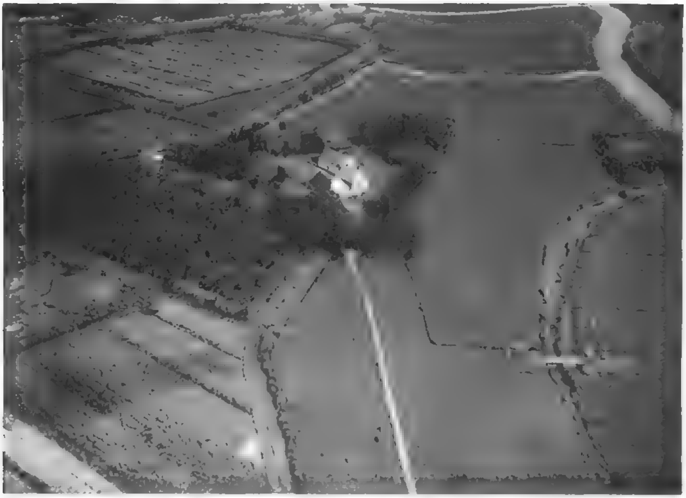
Aber der Strom lockt. Wir fliegen ihm zu. Über kleine Windmühlen und lange Deiche, die garnicht aussehen wie Erhebungen, sondern wie flach gedrückte Rasenflächen, schweben wir auf dem Wasser, das wie ein Strom flüssigen Goldes im Schein der sinkenden Sonne unter uns dahinrinnt. Schiffe ziehen ein und aus. Die stattliche Viermastbark gleicht jenen zierlichen Modellen, wie sie die Geschicklichkeit des Seemanns



Blick auf Stade.



in einer Flasche unterzubringen pflegt, der englische Frachtdampfer kriecht scheinbar im Schneckentempo der Mündung zu, auf den Schiffen der Seebäderlinien grüsst und winkt alles zu uns herauf. Da plötzlich — das Luftschiff befindet sich just vor dem Freibad



Bauernhof bei Stade.

Wittenbergen, dessen Strand noch in später Dämmerstunde von einigen Badenden belebt ist — wird das Geräusch der vorderen Propeller abgeschwächt, und während nur noch die hinteren Motore arbeiten, klingt's leise, wie aus dem Werk einer alten, schönen Spieldose, in die Höhe herauf „muss i denn, muss i denn zum Städtele hinaus, Städtele hinaus . . .“ Die Bordkapelle eines grossen Hapagdampfers spielt fröhliche Abschiedsweisen. Ein Winken und Jubeln von Schiff zu Schiff. „Zieht aus in die neue Welt, ihr hunderte von Passagieren. Glück auf! Und nehmt als letztes Andenken an die alte Heimat diesen echt deutschen

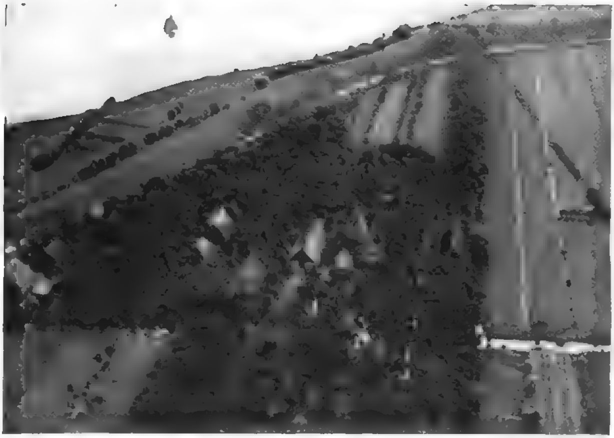


Elbdampfer. Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf Utersen.





Bauernhöfe an der Elbe.

Gruss aus der Höhe mit hinüber. Denn so etwas gibt es da drüben noch nicht, müsst Ihr wissen. Es lebe die deutsche Luftschiffahrt!“ Der Ozeanriese dippt die Heckflagge, das Haus auf dem Süllberg und alle die kleinen Elbdampfer schicken ebenfalls Gruss um Gruss zu den Schiffern des Wassers und der Luft. Aus allen Fenstern in Blankenese, das sich als liebliches Hügelland mit Villen und Baumschmuck am Fluss erhebt, winken sie mit Tüchern und Tischdecken, ja, Bettstücken in die Ferne, und in seinem hochgelegenen Dichterheim lässt Gustav Frenssen die ganze reiche Poesie dieses Erlebnisses an sich vorübergleiten. Viel zu rasch geht nun die Fahrt mit voller Kraft elbaufwärts. Die Gegensätzlichkeit der Ufer — ihr Villenreichtum über weissen Sandstreifen zur Linken und die Wiesenflächen zur Rechten, die sichtbar unter des Ingenieurs Hand in Hafenanlagen umgewandelt werden — lockt den Passagier von einer Kabinenseite zur andern, und vorn löst sich schon Hamburg aus dem röt-





Blick vom Kuhwärder gegen Hamburg.



Blick auf die Werft von Blohm und Voss.



Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf den Elbtunnel und die St. Pauli-Landungsbrücken.





Bei Oevelgönne.

Phot. Kühn, Baden-B.



An der Elbe. Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf die Altstadt.



Blick auf die St. Nicolaikirche.

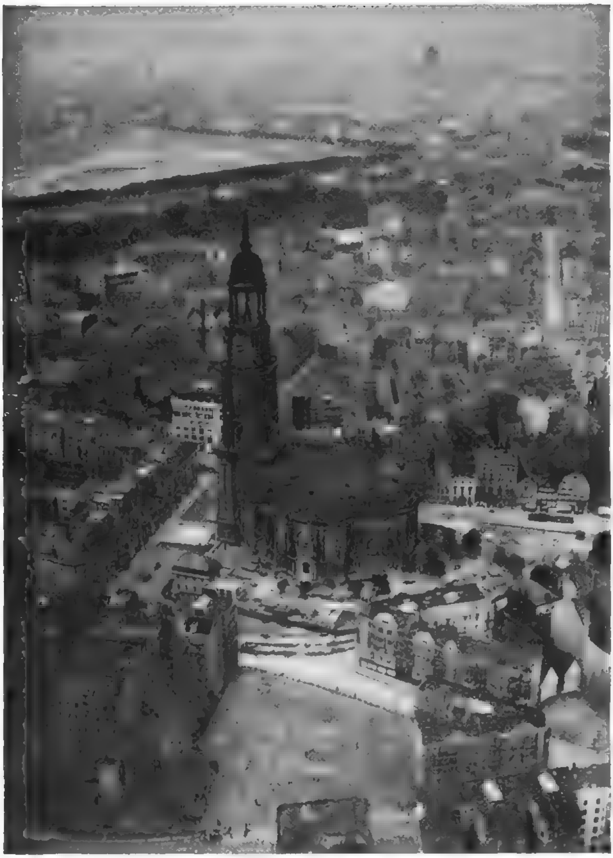


Blick auf den Baaken-Hafen.



Blick auf den Hafen.





Blick auf St. Michaeliskirche.



Blick auf die St. Michaeliskirche.



lichen Dunst. Da schwimmen die Eisengerüste der Helgen wie unheimliche Inselgruppen in hellem Licht, der goldene Knauf der Michaeliskirche funkelt weithin, und Erregung erfasst uns, nun noch einmal diese ganze Masten- und Wasserstadt im schwellenden Grün ihrer Gärten umfliegen zu dürfen. Zuerst aber fesselt die Nachbarstadt Altona den Blick: Neumühlen, dieses Seebad en miniature, das Donner'sche Schloss in ausgedehntem Park und alles, was dahinter an Villen und Landhäusern, sich weit, weit ins Holsteinische hineinzieht. Markant hebt sich aus dem Vielerlei der Stadtstrassen der Kaiserplatz mit Bahnhof, Rathaus und Museum. Was aber vor allem interessiert, das sind die umfangreichen Eisenbahnanlagen, deren Schienen sich wie ein unentwirrbares Knäuel feiner Silberdrahtfäden durcheinanderspinnen und deren internationale Bahnwagen einen Begriff geben von dem grossen Verkehr, der von Altona aus durch das ganze deutsche Reich führt.

Wer den Hamburger Hafen von oben sah, wird sich in diesem Labyrinth von Wasserstrassen hernach auch auf der Erde leicht zurechtfinden. Es ist uns ja heute so leicht gemacht, durch einen Ueberblick rasch Klarheit über die Lage eines Stadtteils zu gewinnen. Zwischen den riesigen Schiffswerften von Vulkan und Blohm & Voss liegen vor langen Kaischuppen die überseeischen Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie mit gelben Schornsteinen im Kaiser-Wilhelmhafen, die der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft mit weiss-roten Schornsteinringen im Kuhwärder Hafen. Werft- und Grenzkanäle, bepackt mit Schleppern, Barkassen und Schuten, durchziehen das Inselgebiet von Steinwärder und Grasbrook, überall öffnen Schornsteine unter



Blick auf die Vulkan-Werft mit dem „Imperator“ im Bau.





Blick auf Lombardbrücke, Binnen- und Aussenalster.

uns ihre schwarzen Schlünde; der grösste Kran, das grösste Schiff, das grösste Schwimmdock der Welt — sie alle schrumpfen zu niedlichen Gegenständen aus Zwergenland zusammen. An der Reiherstieg-Schiffswerft sehen die Endpunkte der grossen Seilbahn wie winzige Starenkästen aus, Segelschiffe, Woermann- und Kosmosdampfer liegen in ihrer Kleinheit auf dem ehrlichen Arbeitswasser der Elbe, von einander durch lange schwarze Striche — Kaischuppendächer — getrennt.

Und nun zum Schluss die Stadt! Dämmerung ist hereingebrochen und umschmeichelt alles. Vom Freihafen mit seinen wuchtigen Lagerhäusern steuern wir langsam über die südliche Altstadt der Alster zu. Lichtgrün hebt sich uns die Katharinenkirche entgegen, Sankt Nikolai reckt sich mit seiner gothischen Spitze am höchsten. Vom grün überschimmerten Rathaus bis in die imposante Mönckebergstrasse mit ihren Handelspalästen scheint's nur eine einzige Propellerumdrehung zu sein. Dem schlanken Turm der Petrikirche kommen wir ganz nahe und befinden uns im nächsten Augenblick schon über der Alster. Ein fahles Rot liegt über ihrem Spiegel und färbt auch die goldene Schärpe der Elbe weit hinten mit leichtem Hauch. Alle Lichter sind angezündet und stecken nun wie Glühwürmchen zwischen Steinwänden und Baumkronen, umgeben wie eine Illumination die Wasserbecken und strahlen wie ein grosser Stern vom Heiligengeistfeld auf. Ueber dem Bismarckriesen, der ja auch von oben immer noch grösser aussieht als die anderen Menschen, schwebt ein grosser, silberner Stern.

Sommernacht, Traumsommernacht . . . . Auf die Gartenumgebung der inneren Stadt senkt sie sich, in deren süssen warmen Duft wir sanft hineingleiten. Die Uhlenhorster Villenstrassen mit ihren stillen



Blick auf Rathaus und Alsterarkaden.



Phot. Kühn, Baden-B.



Dampfer auf der Alster.

Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf den Jungfernstieg.



Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf Rathaus und Börse.

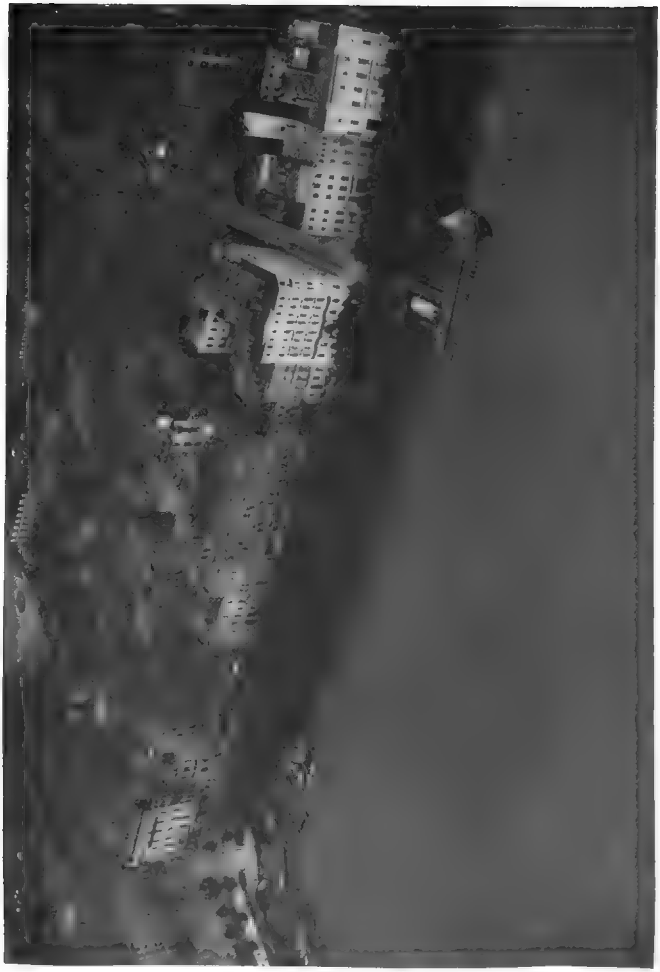




Blick auf Bahnhof, Binnen- und Aussenalster.



Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf den Neuen Jungfernstieg.



Blick auf die Stadt, Binnen- und Aussenalster.





Blick auf die Aussenalster.

Kanälen hinter blühenden Gärten, das Stadtparkgelände, auf dessen weite Rasen die Bäume geisterhafte Nachtschatten werfen, bleiben bald zurück. Ueber der Binnenalster flammen wie rasche Blitze die ersten Lichtreklamen auf, und bunte, weiche Leuchtkugeln steigen in den Seidenglanz des Himmels.

Fuhlsbüttel... In der Halle blinken Lichter auf, die Fahrgäste müssen die Kabine verlassen, der Traum ist ausgeträumt. Begeistert äussert sich der Fremde, während der Hamburger — seine Stadt kennen ge-



Blick gegen die Luftschiffhalle.

lernt hat. Nun wandeln sie alle wieder als winzige Punkte unter Punkten zwischen steinernen Hauswänden, dahin die Sonne nur spärlich ihre Strahlen wirft. Das Wolkenmärchen ist zu Ende. Erde und Alltag sind wieder da. Und noch eins: die unbezwingliche Sehnsucht nach neuen Wundern in lärmlosen, weltentrückten Räumen. Und es ist schlechterdings nicht einzusehen, warum die wenigsten Menschen sich diese Freude bereiten, sie, denen ihr Zeitalter das gebracht hat, wonach die Menschheit sich seit aller Schönheit Anfang sehnte, die klagen über die Nebel der Niederungen, und die doch nur die Hand auszustrecken brauchen, um über allem Alltag im Lichte zu stehen.



Zurück zur Halle.



Phot. von Zychlinski, Hamburg.

Über Hamburgs Umgebung.

Seid ihr bei den güldnen Vöglein,
die da schweifen glanzumwoben
in den blauen Lüften oben?

Heine.

Wer nie eine Landschaft von oben sah, der kennt sie überhaupt nicht. In der Stadt waren es die Türme, die wir bestiegen, um einen Überblick zu gewinnen, ehe wir fliegen konnten; auf dem freien Lande und im Walde, am Meeresufer und auf der See selbst fehlten diese steinernen und hölzernen Hilfsmittel. Das Flugfahrzeug jedoch überwindet spielend alle Schwierigkeiten und zeigt uns das, was wir bislang nur durch Land-, Wasser- und Wanderfahrten kannten, aus luftiger Höhe in völlig neuem Licht. Erst über der Erde kommt uns gänzlich klar zum Bewusstsein, wie mannigfaltig die Umgebung Hamburgs beschaffen ist. Sie besitzt den Geestrand nördlich der Elbe mit weiten Flächen violetter Heide und die Wiesen und Felder des Marschlandes der Provinz Schleswig-Holstein in sattem, fruchtbarem Grün. Sie umfasst Städte alter Kultur wie Lübeck und Lüneburg und fügt zu dem schimmernden Reiz der Seebäder an Nord- und Ostsee das interessante Bild der Kieler Föhrde nebst den lieblichen Eindrücken Holsteinischer Wälder und Seen. Die grössten überseeischen Dampfer der Welt kann der Luftreisende an der Elbmündung von oben betrachten, und entzückt geniesst er den malerischen Anblick, den rings um Hamburgs Vorortsgürtel die neben alten Bauerngehöften in üppiges Grün gebetteten städtischen und ländlichen Villenkolonien gewähren. Niemals können diese Fahrten eintönig werden, da



In der Kabine des Luftschiffes.



Phot. Kühn, Baden-B.

Wasser und Wald beständig miteinander abwechseln und die Silhouette irgend einer Stadt dem Gesamtbild plötzlich ein durchaus neues Gepräge verleiht.

Auch der Flieger liebt sie. Auf dem Gelände der Luftschiffhallen-Gesellschaft in Hamburg-Fuhlsbüttel befindet sich die Centrale für Aviatik, und häufig kann man beobachten, wie der tüchtige und unerschrockene Pilot Herr Referendar K. Caspar oder seine Flugschüler den schlanken Zeppelinkreuzer begleiten und ihre mutwilligen Flüge über den Riesen hinweg unternehmen, oder wie die Tauben dem grossen Bruder entgegenfliegen, um ihn zur Halle zu geleiten. . . .

Wohin . . . . der Fahrgast fragt es zweifelnd, wenn er im Begriff steht, sich das Billet für eine mehrstündige Wolkenreise zu lösen. Er möchte vom Schönen das Allerschönste sehen und schwankt zwischen Travemünde und Westerland, zwischen Kiel und Lüneburg und bemerkt überrascht, dass das Fliegen schon vor Beginn der Fahrt seine entschiedenen Reize bietet, denn wann wäre es nicht verführerisch, zwischen zahlreichen schönen Dingen die Wahl zu haben. Um sie ihm nicht allzuschwierig zu gestalten, sollen hier vier der beliebtesten Routen, die von der Fuhlsbütteler Luftschiffhalle über Hamburgs Umgebung führen, kurz geschildert werden, obschon eine knappe Beschreibung des Luftweges niemals die Poesie ausschöpfen wird, die ein Flug über unsere an Schönheiten reiche Landschaft dem ahnungslosen Luftreisenden in der Wirklichkeit beschert. Die Überraschung ist dasjenige Gefühl, das uns im Luftschiff von Anfang an beherrscht. Mag der blasierteste Mensch die Kabine mit dem noch so festen Vorsatz betreten, sich durch nichts imponieren zu lassen, — es nützt ihm alles nichts. Die Höhe besiegt ihn doch.

Nach Ratzeburg.

Und nun kommt's durch den stillen Raum
gleich einem silberlichten Traum . . .
so leicht, so aller Schwere frei,
als ob es selbstverständlich sei:
sonn' auf! Flaischlen.

Im Süden liegt Hamburg, überschleiert von einem Dunstkreis, der nur die Türme freilässt. Dort hinten arbeiten sie im Lärm des Tages, hier draussen herrscht poesievolle Ruhe. Der Ohlsdorfer Friedhof, den wir überfliegen, strömt sie aus. Friedlich glänzen da unten zwischen den Gräberstrassen die Teiche, klein, wie Stecknadelköpfe, gleichmässig stehen die Marmor- und Granitblöcke nebeneinander, wie in einem Spiel von Kinderbauklötzen. Alles Trübe scheint geschwunden; lächelndes, kindliches Zufriedensein atmet dieser schweigsame Garten des Todes, der zu den schönsten seiner Art gehört. Das Schiff wendet sich nach Nordosten, den Hamburger Walddörfern Volksdorf, Wohldorf, Wellingsbüttel zu. Wie ein langer, sorgsam aufgeschaufelter Sandhaufen zeichnet sich der frisch aufgeworfene Damm der neuen Walddörferbahn auf dem Erdboden ab. An der Eisenbahnlinie Hamburg-Lübeck liegt Alt-Rahlstedt mit seinen niedlichen Landhäusern. Wir kreuzen die Schienen gleich hinter Volksdorf, und nun tut sich das liebliche Gebiet von Seen, Feldern und Gehölzen zwischen Hamburg und Ratzeburg unter uns auf. Behaglich in den Korbsessel der Schiffskabine geschmiegt neigen wir uns nur leicht über die Aluminiumbrüstung und schauen diese wundervolle, bunte Erde mühelos von oben. Die Marsch gleicht einer Landkarte, die mit scharfen grünen Strichen rechteckig eingeteilt ist und

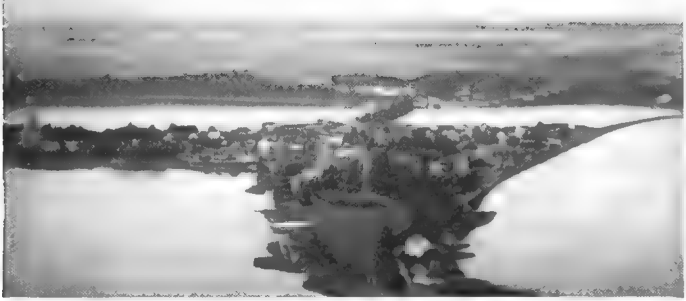
in ihrer sauberen Musterung nur durch runde und ovale Seeflächen stellenweise unterbrochen wird. Wiesen und Weiden, Felder und Moorstrecken liegen da fein ordentlich nebeneinander, als grüne, braune, graue und gelbe Streifen, um die sich in geraden Linien die Hecken oder Knicks ziehen. Diese Knicks sind ganz boshafte Dinger, die den Luftschiffführer mit Vorliebe narren, da sie oftmals so dickes Gebüsch zu beiden Seiten haben, dass man sie von oben für Strassen halten kann. Weit hinterlistiger aber sind noch die Landstrassen selbst, deren Bäume derartig buschiges Grün aufweisen, dass ihre Blattkronen erst im letzten Augenblick den weissen Strich des Fahrweges zu erkennen geben und bis dahin von oben wie breite Hecken aussehen. Es ist also garnicht so leicht, sich über der Marsch zu orientieren. Doch erkennen wir hinter Gross-Hansdorf gleich im Süden deutlich zwischen Feldern den spitzen Kirchturm von Siek und bald am länglichen, anmutigen See das hübsche Lütjensee in waldiger Umgebung. Hier blitzt auch wie feines Drahtgewinde mitten in aller Fruchtbarkeit der eiserne Schienenstrang der Bahnstrecke Schwarzenbeck-Oldesloe auf, und dann plötzlich — es ist kein Trug — gewahren wir, während das Luftschiff eben über das auf lübeckischem Gebiet befindliche Städtchen Nusse dahingleitet, nördlich am Horizont im Flimmern der Sonnenstrahlen wie eine Vision die freie und Hansestadt Lübeck. Sie winkt und grüsst und lässt uns in der Ferne vorüberziehen. Ein kleines Fleckchen Mecklenburg-Strelitz wird überquert, dann zeigt sich, an beiden Seiten von Seen umgeben, wie ein langer Streifen von blankem Silberpapier der scharf geschnittene Elb-Travekanal. Und dann — zeigt sich auch noch etwas anderes, sehr,



Im Nebel.

sehr Prosaisches: nämlich Hunger! Wer zum erstenmale eine Fernfahrt unternimmt, meint, dieses Erlebnis sei für derlei Materialismus viel zu poetisch, und er habe ganz einfach nicht hungrig zu sein. Aber es kommt anders. Der Wind, die frische Luft, die innere Erregung bedingen es. Wer hätte es für möglich gehalten, ja, wer hätte überhaupt prophezeihen wollen, dass man nach einstündiger Fahrt die Gelassenheit besitzen könnte, über den Rand eines Champagnerglases das Luftmärchen der Holsteinischen Marsch zu beschauen und Schinkenbrötchen zu vertilgen, während die Propeller sausen und die Motore das Schiff mit 80 Kilometer Geschwindigkeit durch die Lüfte führen. „Your airship wouldn't be German, if it had no

restaurant“, meinte ein nordamerikanischer Passagier, und zur Beruhigung aller hungrigen Fahrtlustigen sei es gesagt: Jeder Zeppelin-Luftkreuzer enthält eine kleine Vorratskammer, in der auf Bestellung der Passagiere jederzeit vom Luftkellner die appetitlichsten Gerichte vorbereitet werden können: Kaviar, illustrierte Brötchen, Obstkörbchen, allerlei Süssigkeiten, und dazu Apollinaris,



Blick auf Ratzeburg. Phot. Grüttel, Hamburg.

Sherry, Wermut oder gar Sekt. Die Speisekammer in den höheren Regionen ist ein äusserst leichtes und luftiges Ding. Ihre Schränke und Tische wurden aus Aluminium hergestellt, und durch ihre Aluminiumfensterrahmen streicht fortwährend ein frischer, angenehmer Luftzug, denn „der Hauch der Grüfte steigt nicht hinauf in die reinen Lüfte“, durch die das rasche Fahrzeug in leichtem Fluge seine Insassen führt. Erfahrungsgemäss bringen auch die meisten Luftschiffpassagiere der Mitführung einer Speisekammer weit-

gehendes Verständnis entgegen. Das Fliegen macht Appetit, und da man immer noch nicht von der Luft leben kann, selbst dann nicht, wenn man sie aus allererster Quelle in vollen Zügen geniesst, so wird der Luftkellner — er nennt sich Steward — besonders auf Fernfahrten lebhaft in Anspruch genommen.

Das aber ist die Rache der Luft für unsere Verbeugung vor dem Materialismus: sie lässt uns zum gemütlichen Essen keine Ruhe. Denn schnell wie der Blitz ist das Fahrzeug mittlerweile nach Ratzeburg gelangt. Wahrhaftig, der Führer hat Recht, dieses reizende Städchen zu überschiffen! Unendlich malerisch ruht es auf einer kleinen, länglich-runden Insel, die durch zwei schmale Landzungen mit den Ufern verbunden ist. Glatt und blau, wie eine Schale aus kostbarem Lapislazuli, liegt der Ratzeburger See, umrandet von der breiten, dunkelgrünen Sammetschärpe des Buchenwaldes. Die Stadt, die im Süden vom Küchensee begrenzt wird, hat unzählig viele rote Ziegeldächer, das macht sie von oben so keck und froh und schafft mit Seen und Ufer zusammen eine wundervolle Symphonie in Rot-blau-grün. Abseits von dem grossen roten Stadtfleck schwimmt, halb mit jenem verbunden, noch ein zweiter ziegelroter Kreis, in dessen Mitte ein niedliches Kirchlein thront. Von unten gesehen ist's ein von Heinrich dem Löwen gegründeter sehenswerter Dom, hier oben aber wirkt es nur wie ein winziges Kapellchen, aus dem eben die Andächtigen herausgelaufen kommen, um uns mit wehenden Tüchern zu begrüssen. Die Stadt ist alt. Auf ihrem mit Bäumen bewachsenen Marktplatz sieht man die Ratzeburger Jäger wie Bleisoldaten aus der Kinderstube Schildwache stehen. In den Anlagen, die an den Seen entlang die alten und neuen Häuschen umgeben, gehen



Dom in Ratzeburg. Phot. Grüttel, Hamburg.

Bürger spazieren. Das heisst: im Augenblick stehen sie natürlich alle still und schauen zu uns herauf. Es ist ja überhaupt wunderlich, wie still eine Stadt sich vom Luftschiff her ausnimmt. Das kommt daher, dass die meisten Bewohner, ob jung oder alt, unwillkürlich in ihren Beschäftigungen innehalten, sobald sich das leise surrende Geräusch der Propeller über ihnen vernehmen lässt. Heute klingt es ihnen wie Musik, sie erregt und begeistert, und es werden wohl noch die etliche hundert Fahrten von Zeppelin-Luftkreuzern gemacht werden müssen, bevor der Luftfahrer beobachten kann, dass denen da unten auf der schönen, regsamen Erde der Anblick der schwebenden Riesenvögel gleichgültig geworden ist. Drum schauen wir heute die Welt von oben nicht so, wie sie ist, aber so, wie sie sein sollte: den Blick der Sonne entgegen.

Über die Bahnlinie Lauenburg-St. Georgsberg, über vereinzelte Felder und den Tangenberger Wald gleitet das Schiff in raschem Fluge, denn ein Abstecher nach Lauenburg, der über den reizenden Luftkurort Mölln führt, ist vorgesehen. Überraschend taucht plötzlich das freundliche Mölln auf seiner in den



Blick auf Ratzeburg. Phot. Grüttel, Hamburg.

Möllner See hineinragenden Halbinsel auf, ähnlich reizvoll wie Ratzeburg, mit der Backsteinkirche, die wie eine Schnecke mitten in einem roten Haus liegt, das aus lauter roten Ziegeldächern gebildet wird. Etwas ungemein Heiteres atmet dieses liebliche Bild, und man kann leicht begreifen, weshalb Till Eulenspiegel, der berühmte Schalk, in dieser an Farben frohen Gegend seinen Lebensabend verbrachte. Wir spähen nach seinem Grabstein aus, und wenn wir sehr tief fliegen, lässt uns das Zeissglas an der Aussenseite der alten Kirche deutlich den aufrechtstehenden Stein erkennen, der in groben Umrissen eine männliche Figur darstellt.

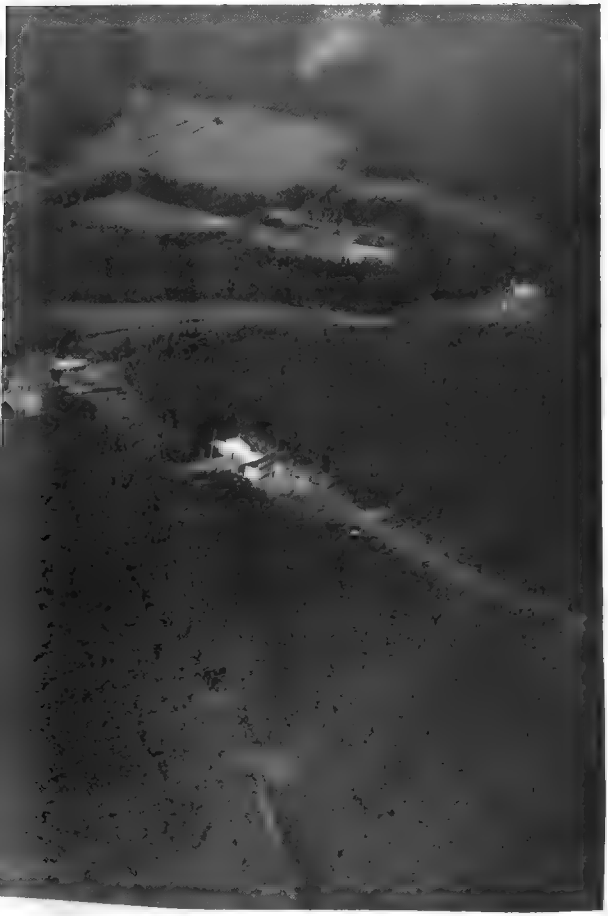
„All de hir voräver gan,
Moten mi gliek werden. ."

Diese Worte lassen sich zwar von oben nicht ablesen, aber sie sollen doch nicht unbeachtet bleiben, denn sind wir, die wir hier durch den blauen Äther fliegen, nicht schon allein durch diese Tatsache in gewissem Sinne dem sonderbaren Schalk des vierzehnten Jahrhunderts gleich? Er gehörte zu denen, die auf Wolkenschiffen fliegen können . . . . im Traum. Uns ist es vergönnt, jene Träume zu wirklichem Erleben umzuwandeln. Und damals haben sie ihn einen — Narren genannt. . . . .

Gleich hinter Mölln muss wiederum der Elb-Travekanal überquert werden. Gross-Schretstaken, ein auf lübeckischer Parzelle belegenes Dorf, das fast nur aus stattlichen Gehöften besteht, zeigt von weitem seine schmalen, langen Strohdächer. Im südlichen Hintergrunde dreht eine alte graue Windmühle langsam und stetig ihre filigranartigen Flügel. Mit dieser langsamen Flügelbewegung auf fester Erde hat es einst angefangen, heute sind daraus die silbrigen



Blick auf Schloss Friedrichsruhe.



Propeller geworden, die in der Luft ihre rasend geschwinden Umdrehungen machen. Sie entführen das Schiff jetzt nach Lauenburg, jenem altertümlichen Städtchen, das sich auf dem hohen Geestrand des Elbufers zwischen Artlenburg und Boizenburg vor siebenhundert Jahren aufbaute. Zwar sieht man ihm das Alter nicht an der Kirchturmspitze an, die sich neu und blank über dem Dach der Maria Magdalenen-Kirche emporreckt, aber die spitzen Giebel der Fischer- und Schifferhäuser, die schon seit dem 16. Jahrhundert in der engen Elbstrasse stehen, und der gewölbte Schlossturm mit seiner zierlichen Laterne auf der Höhe reden eine gar deutliche Sprache von den Zeiten, da der Sohn Albrecht des Bären auf dem heutigen Amtsplatz durch den Bau einer Burg die Stadt gründete. Die Elbe sieht hier bei Lauenburg sehr schmal aus. Sie ist von schwerfälligen Oberländer Kähnen belebt, die in langen Schleppzügen von Hamburg kommen und stromaufwärts bis nach Böhmen und weiter fahren, und sie fliesst so gemächlich, dass man oben meint, das lange Drahtgestell der Elbbrücke — das übrigens die stattliche Länge von 514 Meter hat — hemme den Fluss wie ein Wehr in seinem Lauf.

Das nächste Fahrtziel ist der Sachsenwald in seiner grünen Frische. Zahlreiche Hamburger haben in seinem Schatten ihre Wohnungen aufgeschlagen, und naseweis hebt bald hier, bald da ein neuzeitliches Landhaus seinen Giebel aus buschigem Versteck. Doch liegen auch weite Strecken Waldes noch völlig einsam, und wunderhübsch ist es anzusehen, wie verschiedenartig gemustert die mannigfachen Baumkronen aus der Luftperspektive wirken, wie spitzig und hart zum Beispiel eine Tannenlichtung aussieht im Gegensatz zu dem weichen, schmiegsamen Blattreichtum der

Buchen. Viel Wild ist nicht zu bemerken, dazu ist das Baumkronendach zu dicht, doch huscht wohl an einzelnen Schneisen, die die grüne Decke glatt durchschneiden, ein rotbraunes, zierliches Etwas über den Weg und deutet so das Vorhandensein zahlreicher Reh- und Hirschfamilien leise an. Über dem Forst steht die Sonne, sie glitzert auf der Turmspitze von Schwarzenbeck und fängt sich in der goldenen Kugel, die das Mausoleum des Fürsten Bismarck krönt. Dort, in der Nähe seines einfachen Schlosses zu Friedrichsruh, vor dessen Tür die Mägde jetzt mit Schürzen und Tüchern dem Flügelrauschen einer neuen Epoche zuwinken, schlummert der eiserne Kanzler im Sachsenwalde. „Kopf obenauf, die Hand am Knauf, mein deutsches Volk, sonn' auf!" Die Worte, die heute der Dichter dem Grafen Zeppelin widmet, hat Bismarck der deutschen Nation in anderem Sinne schon damals zugerufen, als es noch kein sichtbares Mittel zum Höhenfluge gab. Und heute können wir fliegen.

Ein D-Zug, der von Berlin kommt, braust unter uns dahin und verliert sich unter den Baumwipfeln. Nun zieht eine fast ununterbrochene Reihe von Villen vorüber: Aumühle, mit dem stillen Waldfriedhof, Reinbeck, mit den verwitterten Giebeln des alten Schlosses am Teich und den wohlgepflegten Golfplätzen, Bergedorf, das ebenfalls ein malerisch im Grünen gelegenes Schloss aus rotem Backstein besitzt und überdies ganz besonders reizend von oben anzusehen ist. Das Wellige des Geländes, dieses wirkliche Dorf kleiner Berge, macht im Schmuck seiner unzähligen, blitzhellen Häuschen einen völlig überraschenden Eindruck, und die Fahrt geht fast zu geschwind, um ihn sattsam zu geniessen. Schon wird die Bille, die uns ehedem nur als ein unscheinbares



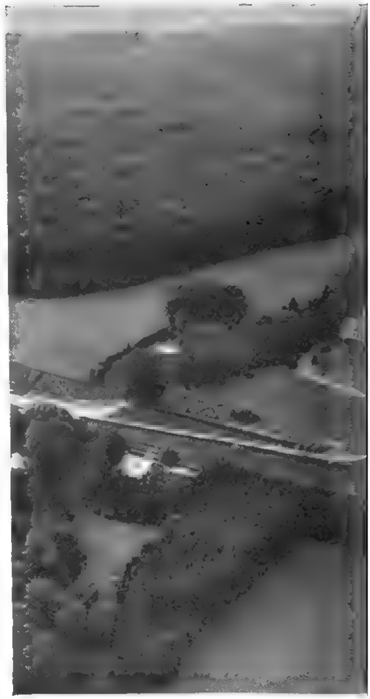
Blick auf Bergedorf.



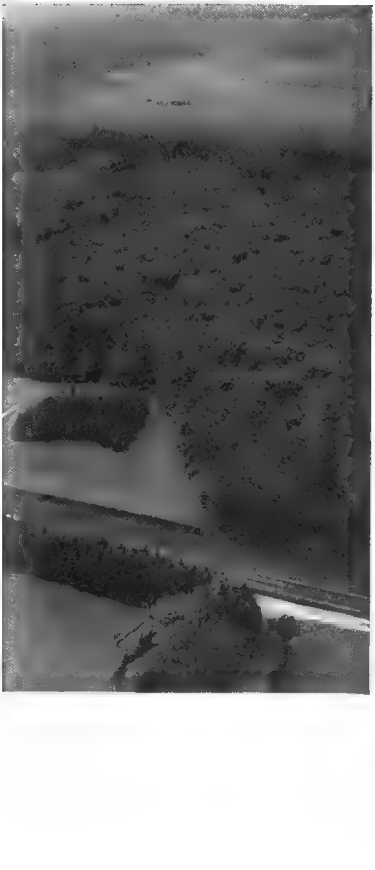
Phot. Kühn, Baden-B.

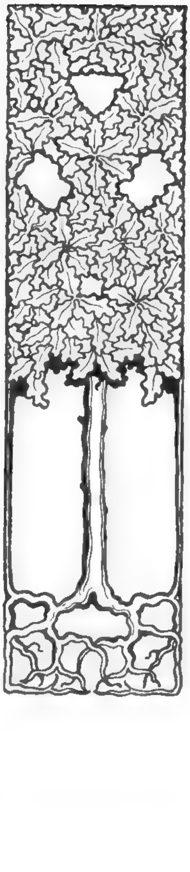


Blick auf die Elbbrücke bei Lauenburg. Phot. Kühn, Baden-B.



Blick auf das Bismarck-Mausole







Blick auf Bergedorf.





Blick auf Aumühle.



Blick auf das Sophienbad bei Reinbek

Bächlein begleitete, zum ansehnlichen Fluss, auf der leuchtenden Geesthöhe erhebt sich die Kirche von Sande. Im Süden bleiben die Vierlande, Hamburgs Obst- und Gemüsegärten, hinter uns zurück, und wenn wir erst das langgedehnte Billwärder, das hoch gelegene Steinbeck und das fleissige Schiffbeck erblicken, sind auch der interessante Flosshafen, auf dem die Stämme wie aneinandergereihte Streichhölzer schwimmen und das eigenartig wirkende Wasserwerk von Kaltehofe mit seinen liliputkleinen Türmchen und quadratischen Einteilungen nicht mehr weit. Links blinkt der Hafen, rechts die Alster und während wir noch eilig dieses und jenes bedeutende hamburgische Gebäude mit bewundernden



Blick auf Reinbek.



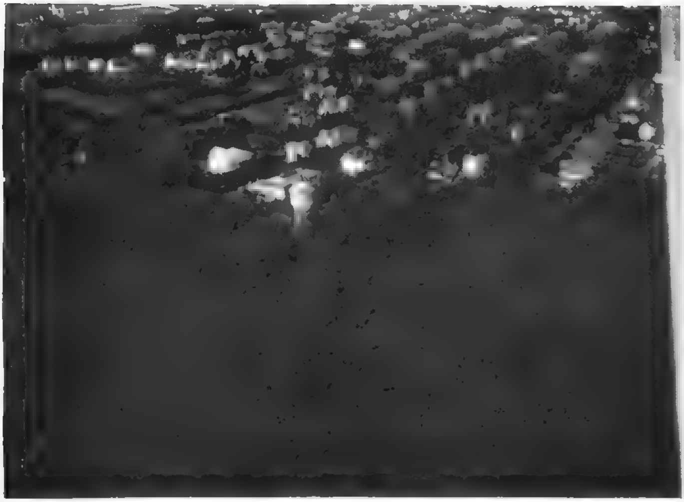
Partie aus Reinbek.



Blick auf Reinbek.



Blick auf Bergedorf.



Blick gegen Bergedorf.

Blicken streifen, hat das Luftschiff auch schon das Weichbild der Stadt wieder verlassen, und wenige Minuten später heben sich hunderte von Soldatenhänden, um den nimmermüden Riesenvogel vorsichtig und geschickt in die Halle zu bringen.

Nach Lübeck.

> Ob dein Schiff nach Osten, Westen,
> Norden oder Süden zieht,
> überall zu Schöpfungsfesten
> winkt noch neues Weltgebiet.
>
> Dehmel.

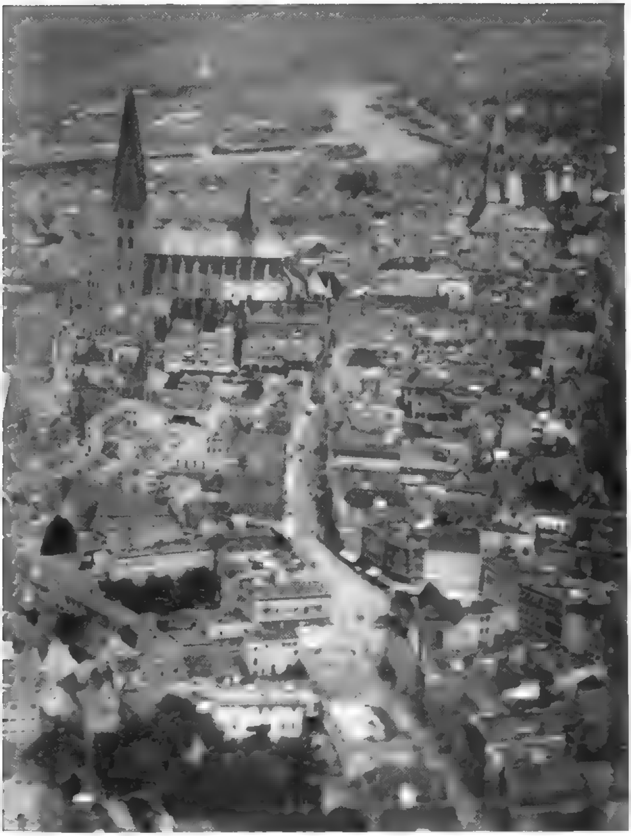
Ein Tag voller Sonne und alle Menschen im Freien. Was kann es da Reizvolleres geben, als dieses bunte Freilichttheater zwischen Hamburg und der Ostsee aus luftiger Höhe zu betrachten. Wir fliegen über Lübeck nach Travemünde! Nachmittags hat das Luftschiff, umjubelt von einer grossen Schar Schaulustiger, seine vom warmen Licht umspielte Fuhlsbütteler Wiege verlassen und führt uns nun in ruhigem Fluge mit Schnellzugsgeschwindigkeit über die holsteinische Marsch. Sonnenbeglänzt liegen die Felder; wo sie umgepflügt sind, sehen sie wie schraffiert aus. Wir fahren über Poppenbüttel und Hohenbuchen. Da blitzt etwas mitten in der wolligen Walddecke auf, ein Tümpel, den die Sonne bestrahlt, und der nun, aus seiner Unscheinbarkeit herausgerissen, plötzlich wie ein kostbar geschnittener Edelstein funkelt. In den Wiesenbächen plätschert viel fröhliches junges Volk, und als unser Riesenvogel seine surrenden Schwingen über sie hinbreitet und seinen Schatten auf ihre nackten Körper wirft, springen die Kinder jauchzend ans Ufer und suchen unter den herumliegenden Kleidungsstücken das allergrösste hervor, um die Luftfahrer zu grüssen. Überall zwischen Bargteheide und Lasbeck, bei Tremsbüttel und Wesenburg, sind sie mit ihren Sommerkleidern wie helle Punkte in die grüne, fruchtbare Landschaft scheinbar eingestickt; wir überraschen den Soldaten mit seiner Braut auf einsamem Hecken-

weg, ganze Familien, umkränzt von Butterbrotpapier und Hüten, beim Picknick, und da wir mit nur 50 Kilometer Geschwindigkeit fahren und nicht höher als 200 Meter steigen, so erkennen wir das alles mit gefährlicher Deutlichkeit. In der Aera der Luftschiffe gibt es auf Erden keine Geheimnisse mehr. Auch der Hase empfindet das peinlich und schlägt breite Streifen ins Korn, während er, aus einem idyllischen Tête à Tête mit seiner Hasenliebsten jäh gestört, sich vor der ungewohnten Himmelsmusik blitzeilig retten möchte.

Sobald wir auf die Höhe des freundlichen, am grünen Kurpark und hellen Wasserturm leicht erkennbaren Moor- und Soolbades Oldesloe kommen, sehen wir Lübeck. Ein leichter blauer Rauchschal schlingt sich um seine Kirchen, von denen drei hellgrüne Spitzen und zwei Doppeltürme klar erkennbar sind. Ziegeleien, die an der Trave liegen, Gutshöfe mit stattlichen Herrenhäusern bleiben unter uns zurück, das niedliche Wesenburg mit Kirchlein und Friedhof schmiegt sich malerisch ans Flussufer, und während der Blick noch in die Ferne sucht und sich entzückt an dem Vielerlei roter Dächer, die sich von dem dunklen Hintergrund des Schwartauer Waldes wirksam abheben, kommt schon von Südosten der Elbtravekanal auf uns zu, fliesst an den Lübecker Gaswerken vorüber und rahmt die Häuser seitlich ein. Wir haben sie erreicht, Gustav Falke's Heimat, die „Stadt mit den goldenen Türmen“, die nie güldener geschillert haben können als an diesem unvergleichlich schönen Sommerabend. Die Schiffsuhr in der Führergondel zeigt die siebente Stunde, da schwebt die Hansa über Lübeck. Häufig waren wir in der Travestadt zu Gast, doch erschien sie uns nie so von Wasser umgeben, so inselgleich wie aus luftigen Höhen. Im Nordosten der



Blick auf das Stadtbild von Lübeck.



Phot. Möller, Lübeck.

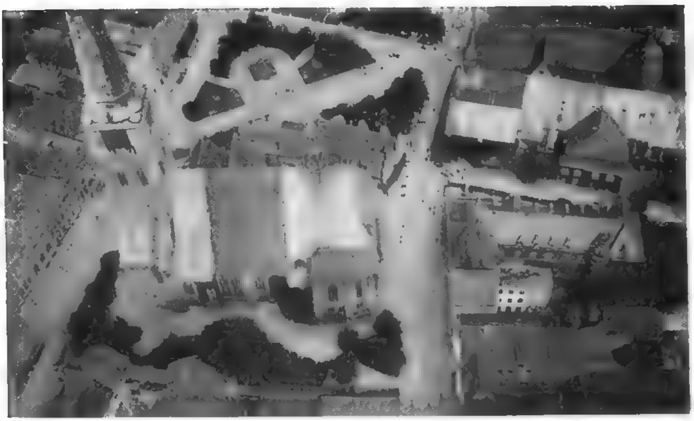


Blick auf den Lübecker Hafen. Phot. Möller, Lübeck.

Elbtravekanal, im Südosten die Trave, dazu die Wakenitz und der Mühlenteich, — man glaubt der alten, romantischen Hansastadt ihre ehemaligen Befestigungswerke erst ganz, wenn man sie von oben geschaut hat. Die innere Stadt gewährt ein völlig abgeschlossenes Bild: rotes Gewirr und Gewimmel spitzer Dächer, feines altes Grün schlanker Türme und Hausbekrönungen, stille Höfe mit friedlichen Gärten und Weingeranke. Die junge Zeit braust mit flirrenden Propellern über dieses mittelalterliche Gemälde, fährt geräuschvoll über den wunderlichen Marktplatz mit dem farbigen Rathause, schreckt ein steinaltes Mütterchen, das auf der runden weissen Bank im Gartenwinkel des Heiligengeisthospitals ein Nickerchen machte, aus sanften Träumereien auf. Doch auch in diesem mittelalterlichen Rahmen herrscht junges, frisches Leben. Das guckt „aus Tür und Tor und jedem Haus mit Line, Mine, Stine raus", klettert auf die Dächer und rennt auf die Strasse, um die neue Zeit da oben zu empfangen, und das schuf auch den breiten Gürtel von Anlagen, Villen und Etagenhäusern, zu denen aus den ehrwürdigen Stadttoren neuzeitliche Brücken über Fluss- und Kanaleinfassung die Bewohner führen. Alles rund um Lübeck ist neu, auch neben dem alten Friedhof an der Israelsdorfer Allee, der Geibels Grabstein birgt, jener neue, modern angelegte Totengarten, den wir jetzt überfliegen, um gleich hinter seiner Waldesstille über ein belebtes Sportfeld zu kommen. Wie eine Wiese voller Margeriten nimmt sich der weite Platz mit den weiss gekleideten Menschen aus. Sie pfeifen und rufen und sind ganz ausgelassen vor Überraschung, als sie das Luftschiff erblicken, und man spürt es deutlich, wie dieses rasche Erlebnis ihre Feierstunden verschönt. Hier im Nordosten der Stadt

vor dem Burgtor befindet sich auch der Lübecker Luftschifflandeplatz, auf dem jedesmal grosser Jubel herrscht, wenn eine Landungsfahrt der Luftkreuzer angemeldet ist.

Der Israelsdorfer Wald hat prachtvolle Bäume, über deren Wipfel wir fern im Osten den Ratzeburger



Blick auf Jakobi-Kirche und Geibelplatz in Lübeck. Phot. Möller, Lübeck.

See aufglänzen sehen. Dann beginnt die Lübeck-Travemünder Chaussee, auf der sogar die Autos minutenlang stehen bleiben, um heraufzugrüssen. Lebhaft interessieren sich auch auf der Trave die Passagiere der schwedischen oder dänischen Dampfer, die gern in gerader Linie überquert werden, für das Schiff der Luft. Alles steht, alles stoppt, nur die grosse Fabrik (Herrenwyk), die unterhalb Schwartaus hart an der Trave liegt, lässt sich nicht beirren. Unausgesetzt schickt sie durch ihre schlanken, hellen Schornsteine einen hässlichen, dicken Qualm, der in gelblichen Schwaden über das ruhige Land hinzieht und auch um Lübeck einen leichten Schleier windet,

den wir zuerst für Nebel hielten. Da aber zum Teil von dem Wasserstoff, der dort hergestellt wird, auch die Zeppelinkreuzer der Delag Füllung erhalten, so wollen wir der leisen landschaftlichen Trübung gewiss nicht gram sein, zumal gerade jetzt die Gewässer einer sumpfigen Gegend mit ihren winzigen Inselchen einen reizenden Anblick gewähren und dort hinten über den bunten Feldern schon die Ostsee in blauer Farbe strahlt.

Die Strecke von 66 Kilometern zwischen Hamburg und Travemünde haben wir in $1^1/_2$ Stunden zurückgelegt. In geringer Höhe gleitet das Luftschiff ein wenig oberhalb der eigentlichen Stadt dem Strande zu. Ist das ein Jubel, eine jauchzende Erregung! Während die vorderen Propeller langsamer laufen, vernehmen wir deutlich die Hurrarufe der Badegäste. Von der Vorderreihe laufen sie aufs Leuchtenfeld, vom Konzertplatz an den Strand, aus der Kaiserallee stürzen sie aufgeregt, beinahe planlos herbei. „Zeppelin!" Wie Zündstoff fiel der Ruf in ihre friedsamen Beschäftigungen. Die auf der Kurhausterrasse lassen den Champagner stehen, im Strandpavillon wird der Kaffee kalt, und aller Flirt verstummt in den Sandburgen. Wir schweben jetzt über den Strand und sind erregt gleich ihnen, denn geradezu fesselnd ist der Anblick eines Seebades aus der Höhe. Wir sind der Erde so nahe, dass wir die einzelnen Gesichter deutlich erkennen können, und die farbigen Hüte, die hellen Kleidchen und die vielen, vielen weissen Füsse. Halb Hamburg und dreiviertel Lübeck mag da unter uns beisammen sein, denn Travemünde gilt als einer der beliebtesten und elegantesten Badeorte der Ostsee. Am Strand die Burgen sehen aus, als hätte jemand mit der Faust mühelos durch einmaligen Druck tausend



Blick auf das Ostseebad Travemünde. Phot. Möller, Lübeck.

Vertiefungen hintereinander in den weichen Sand gemacht und dann die Wimpel wie buntes, leuchtendes Konfetti wahllos darüber hingestreut. Besinnt sich nicht mancher noch auf die hübschen Kuchen mit den farbigen Zuckerperlen aus Kindertagen? Der Travemünder Strand gleicht von oben solcher länglichen Geburtstagstorte.

Und plötzlich ist das alles unter uns wie weggezaubert, die Menschen werden wieder klein, zwerghaft wie zuvor, und etwas Neues, Wunderbares wächst blau und gross unter uns auf: die See. Der Luftschiffführer beabsichtigt eine Wasserlandung. Das Schiff hat im Normalfall zehn Mann Besatzung und zwölf Passagiere. Es muss meistens Ballast erhalten, um sich auf die See niederlassen zu können. Sobald

wir einige hundert Meter vom Ufer entfernt sind, wird aus der vorderen Gondel am Tau ein gelblichweisser Behälter ins Wasser hinuntergelassen, ein Leinwandsack mit Rückschlagventilen, der sich bei langsamer Fahrt von unten mit Seewasser füllt und etwa 70 Kilogramm Flüssigkeit zurzeit aufnehmen kann. Die Besatzung entleert ihn in ein ähnliches, grösseres in der Gondel befindliches Gefäss. Sie lässt auch Eimer aus Leinwand herunter, die zunächst flach sind wie seidene Klapphüte, sich unten im Wasser ausdehnen und etwa 20 Kilogramm Wasser fassen. Auf diese Weise wird das Schiff beschwert, und zwar zunächst nur in der Führergondel, damit sich die Spitze langsam, langsam auf die Oberfläche der See neigen kann. Dann beginnt man damit, auch in der hinteren Gondel Ballast aufzunehmen, bis das Luftschiff sich soweit gesenkt hat, um auf dem Wasser fahren zu können. Diese Beschwerungsart wechselt naturgemäss bei vorhergehender Fahrthöhe und den Witterungsverhältnissen, die beide das Gewicht des Schiffes stark beeinflussen. Je nachdem nimmt man bis zu mehreren Hundert Kilogramm Ballast auf — ob Quallen, die in ungezählter Menge das Schiff umschwimmen, mit einbegriffen sind, ist leider nicht festzustellen — und befindet sich dann so tief auf der See, dass die dunkelblauen Wellen schäumend die Aluminiumgondeln umspülen, während die Motore völlig abgestellt sind. Traumhafte Stille! Die vom Grünlichen langsam ins Tiefblaue hinüberspielende See mit den schwarzen Reflexen des Schiffsschattens, die Segelböte, die wie Schmetterlinge von allen Seiten das Wunderwasserfahrzeug umgaukeln, und über allem die Sonne in leuchtendem Gold, in das sich schon das Purpur der Abendröte mischt —, mag Lübeck auch bisher das Schönste auf dieser

Luftfahrt geboten haben, das Interessanteste ist entschieden die mühelose Wasserlandung in der Travemünder Bucht. An dem eigenartigen Schauspiel finden nicht nur die Luftschiffpassagiere, sondern auch die Badegäste enthusiasmierten Gefallen.

Nach wenigen Minuten erfolgt glatt der Aufstieg, begleitet von den bewundernden Zurufen der an den Strand herbeigeeilten Badegäste und Ausflügler. Auf dem Wasser begrüssen wir noch mehrere kleine Bäderdampfer und überfahren dann quer die Lübecker Bucht mit dem Blick auf die Badeorte Niendorf, Timmendorf, Scharbeutz und Haffkrug, deren Strand überall von Schaulustigen wimmelt. Als sauberes kleines Städtchen präsentiert sich Neustadt, das, wie Hamburg, am Wasser seinen Jungfernstieg und neben überschatteten Wegen das dem Luftfahrer auffallende Schwesternheim des Hamburg-Eppendorfer Krankenhauses hat.

Nun halten wir direkt auf Eutin zu, um noch einen kurzen Abstecher über das wald- und seenreiche Gebiet der holsteinischen Schweiz zu machen. Eutin, die Stadt der Rosen und der Dichter, in der u. a. Johann Heinrich Voss, Karl Maria von Weber, der Maler Tischbein und Graf Leopold von Stolberg häufig zu Gast waren, ist die Hauptstadt vom Grossherzoglich Oldenburgischen Fürstentum Lübeck. Einen grossen grünen Fleck bildet der Schlossgarten um das verwitterte Dach des alten Palais, und blau und glänzend begrenzen im Nordosten und Südwesten der grosse und kleine Eutiner See das rote Häusergedränge der Stadt. Ueber den leise raunenden Laubwald von Bergenholz und Holm wendet sich das Schiff alsdann dem stillen, von Malern gern besuchten Diek-See zu, auf den die unbewohnten Inseln Langen-

Warder und Grems-Warder wie verwunschene Schönheiten ruhen. Kleine Motorböte huschen wasserfliegenähnlich über den glatten Spiegel, und wir begleiten sie in langsamer Fahrt über den durch ein von Möven dicht belebtes Eiland besonders reizvollen Behler-



Blick auf Neustadt in Holstein. Phot. Möller, Lübeck.

See hinüber nach Plön, wo die kaiserlichen Prinzen erzogen werden. Wie streng Neustadt und Altstadt sich hier von einander scheiden, gewahrt man übersichtlich nur aus der Vogelschau, und auch das aus dem 17. Jahrhundert stammende hochgelegene Schloss, das heute zur Ausbildung preussischer Kadetten dient, nimmt sich im Kranze dicker Baumkronen schön und eigenartig aus. Den Hauptreiz empfängt Plön durch seinen See, auf dessen „grosser Insel“ sich die Prinzen mit der Landwirtschaft zu beschäftigen pflegen. Wir bemerken heute keine hohen Gäste auf diesen Wegen und würden sie aus der 200-Meter-Höhe auch nicht erkennen. Das Persönliche weicht seltsam weit zurück,

wenn man vom Luftschiff aus die Welt in ihrer Gesamtheit zu seinen Füssen liegen sieht.

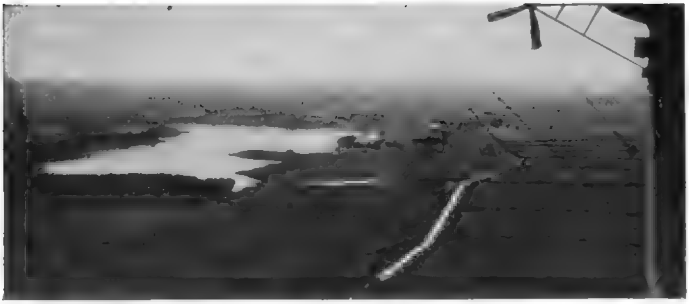
Nun wendet sich das Fahrzeug quer über den See, und rascher als wir gekommen, mit einer Geschwindigkeit bis zu 90 Kilometern, fliegen wir nach Hamburg zurück. Noch einmal ziehen grüne Wälder und blinkende Seen unter uns hin, das Soolbad Segeberg mit seinen Villen und Gartenanlagen liegt fein säuberlich geordnet in der Ebene, und 3 Stunden nach der Abfahrt taucht im Abenddämmerschein Hamburg auf, das durch eine grosse Schleifenfahrt rasch noch einmal begrüsst wird.

Nach Kiel.

Wie begegnen soll man dir,
Welt, da du so windest dich?
Willst du dich entwinden mir?
Nein, ich kann auch winden mich.
Walter von der Vogelweide.

„Verboten ist . . . .“

Ja, ja, es mag verwunderlich erscheinen, aber es ist schon so: auch im Bereich der höheren Regionen gibt es Wege, die verboten sind, und just Hamburgs Umgebung zeichnet sich durch derlei liebenswürdige Absagen aus. Nicht überall ist hier der Luftschiffer beliebt. Er darf weder über Cuxhaven noch über Helgoland fliegen, muss die Befestigungen an der Kanalschleuse von Brunsbüttelkoog meiden und hat sich aus militärischen Gründen besonders auch in der Nähe von Bremerhaven und Wilhelmshaven in acht zu nehmen. Fortwährend setzt ihm über allen diesen Gegenden der rote verhängnisvolle Strich auf der Generalstabskarte gebieterisch eine Grenze und macht sich auch auf einer Kieler Flugreise mehrfach bemerkbar. Östlich des Kieler Hafens und nördlich von Düsternbrook darf garnicht geflogen werden, eine Anordnung, die im Hinblick auf die dort befindlichen verzweigten Anlagen der deutschen Kriegsmarine gewiss begreiflich erscheinen wird. Aber es ist doch amüsant, festzustellen, dass mit jeder modernen Erfindung sogleich ein energisches Verbot in die Welt gesetzt wird, und wenn dieser Imperativ auch nicht sichtbar für die Passagiere — man hat sie mokanter Weise „Fliegen“ getauft — als Schwarz-Weiss-Plakat an die Wolken genagelt ist, so hemmt er doch die freie Bewegung des Führers, der sich genau an die ihm in der Luft ge-



Am Einfelder See.

zogenen Grenzen zu halten hat. In dieser Beziehung ist ihm der Vogel also doch noch überlegen.

Wir fliegen von Fuhlsbüttel aus geradeswegs auf Neumünster zu. Schon von weitem zeigen sich auf freiem Felde drei riesenhohe, feingliedrige Gittermasten aus Eisen, die zur Marinetelefunkenstation gehören. Freundlich liegt die lebhafte Fabrikstadt mit ihren rauchenden Schloten inmitten der flachen, holsteinischen Landschaft. Poesielose Wanderer nennen diese Gegend einförmig. Aber sie gehören dann nicht zu jenen Feinschmeckern, die auch dem schlichtesten Erdenwinkel Schönheit abzugewinnen wissen. Und vor allem nicht zu den Luftschiffern. Dem Flieger drängt sich das Charakteristische des Marschenlandes bei jeder Fahrt zwingender auf, und wenn er einmal später ein Gebirge überfliegt, wird er den sanften Reiz vermissen, den Schleswig-Holsteins feinfarbige, stille Fluren auf ihn ausübten. Allerliebst prägt sich zum Beispiel der Einfelder See gleich nördlich von Neumünster ein. Tiefdunkel schimmert rechts das Dosenmoor, während sich der Dachreiter der alten Klosterkirche von Bordesholm am Seeufer schon bemerkbar macht, ehe wir diesen mit Strohdächern bäuerlich ge-



Blick auf Neumünster.



Blick auf Neumünster.



Blick auf Kiel.





Partie am Einfelder See.

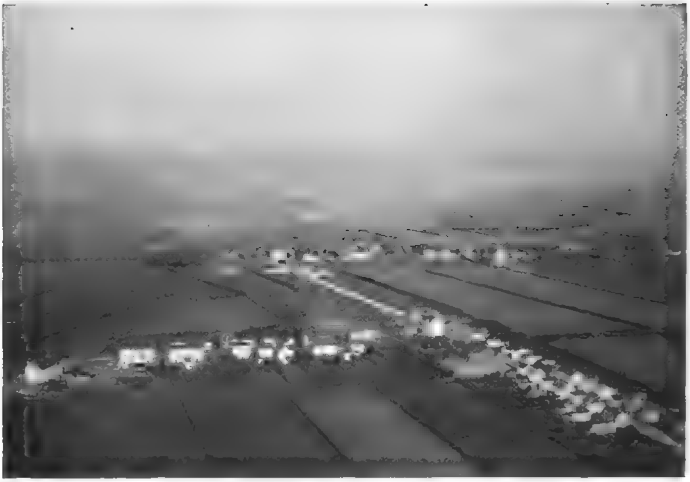


Blick auf Bordesholm am Einfelder See.



Blick auf Kiel.





Vor Kiel.

zierten Ort überqueren, und beim Übergang über die gewundene Eider erspäht der Blick plötzlich in nördlicher Ferne ein verheissungsvolles Bild: zwischen zwei hügelartigen Schwellungen einen kleinen dreieckigen Ausschnitt, der himmelblau aufleuchtet, und darüber eine dünne graue Rauchwolke — Kiel.

Die Erscheinung wächst, formt sich zu einem steinernen Relief auf blauem Untergrund und wirkt einheitlich geschlossen, je mehr wir uns ihm nähern. Kiel ist eine mächtig aufblühende Stadt. Wir überfliegen sie und finden den Beweis dafür in mannigfachen Anzeichen. Nur wenige schmalgiebelige Häuser sind auf dieser raschen Reise zu entdecken. Noch hebt auf dem Marktplatz das altertümliche Rathaus sein Dach zu uns empor, und hart am Hafen erkennen wir den ehrwürdigen Wohnsitz des Prinzen Heinrich von Preussen. Aber nur aus wenigen Anklängen

grüsst die Vergangenheit den Luftfahrer, vielmehr schaut er eine neue, sich nach allen Richtungen sichtbar ausdehnende Stadt mit den stattlichen Gebäuden von Universität, Marineakademie, dem neuen Rathaus mit seinem hochragenden Turm und Theater, mit Promenaden, unter denen die herrliche Düsternbrooker



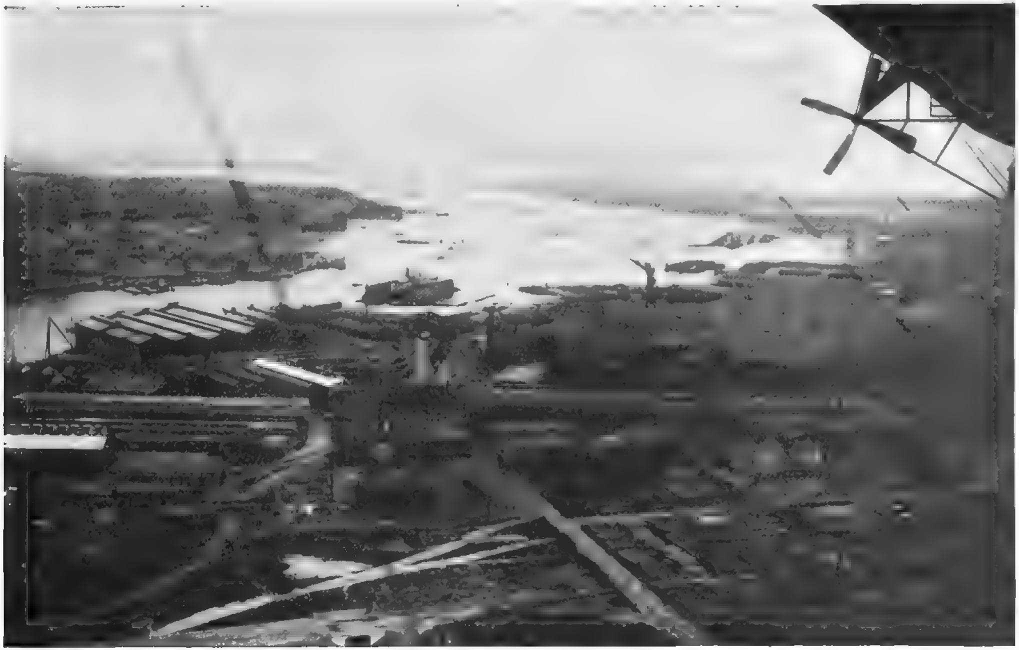
Aus dem Stadtbild von Kiel.

Allee mit ihren rauschenden Baumkronen zu den bekanntesten gehört, und — last not least — eine Luftschiffhalle auf freiem Felde im Westen. Denn der Kieler liebt und pflegt den Sport leidenschaftlich, ein Vergnügen, das in jedem Sommer in den durch kaiserlichen Besuch besonders festlich gestalteten Tagen der Kieler Woche seinen Höhepunkt findet. Mit Vorliebe wird daher auch der Luftschiffbesuch Kiels in diese von Festen erfüllte Zeit gelegt, wo vornehme Segeljachten in der Kieler Bucht miteinander um den Preis



Blick auf Kiel.





Blick auf Kiel und den Hafen.



Kriegschiffe im Kieler Hafen.





Im Kieler Hafen.



Matrosenkaserne in Friedrichsort bei Kiel.

kämpfen, und Dampfer und Böte, Kriegsschiffe und Stadtstrassen lustigen Flaggenschmuck tragen. Doch blickt der Luftreisende nicht minder gern der Stadt in ihr ernsthaftes Alltagsgesicht, wirft einen interessierten Blick auf ihre grossen betriebsamen **Werften**, auf den **Hafen** und die Föhrde mit ihren zahlreichen Schiffstypen der deutschen Marine, die von oben so viel breiter, heller und auch massiger aussehen als die überseeischen Handelsschiffe, die er in Hamburg überflog. Auch im Kieler Hafen sind Flaggen aus vieler Herren Länder zu erkennen, doch bildet die maritime Wehrmacht hier zweifellos die Hauptanziehungskraft. Und dann fesselt noch der imposante Eisenbau der Hochbrücke, die über den sich zwischen



Matrosenkaserne Friedrichsort bei Kiel.



Blick auf den Kaiser-Wilhelm-Kanal bei Holtenau.



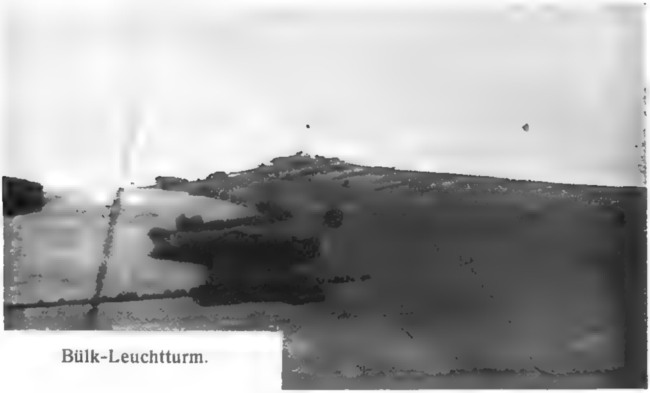
Blick auf Labö bei Kiel.

Wick und Holtenau abzweigenden Kaiser-Wilhelm-Kanal führt, das Interesse.

Draussen an der blauen Kieler Bucht liegen die Seebäder Heikendorf, Möltenort, Labö, Schilksee. Kleine Föhrdedörfer mit Baumschmuck und blendend weissem Strand grüssen herauf. Nun werden die Ufer schlanker und gewundener, der Bülker Leuchtturm hält, von Möven umschwärmt, im Norden der Strander Bucht an der Landspitze die Wacht. Wir befinden uns über der Ostsee. Und leicht wäre ein Abstecher über dieses tiefe, köstliche Blau nach den Dänischen Inseln gemacht. Aber auch die Provinz Schleswig ist reizend, und die Dünenlandschaft, die sich mit ihren zerrissenen, weichen Formen in unruhiger Vielfältigkeit unter uns auftut, zwingt den Blick auf die deutsche Küste zurück. Gleich hinter der anmutigen Eckernförder Bucht liegt Gut Grünholz, dessen



Blick gegen den Bülk-Leuchtturm.



Bülk-Leuchtturm.

Herrenhaus die Kaiserin hin und wieder besucht, mit seinem von zahllosen Kreuzlein umgebenen Kirchlein in sauberer Einfassung von scharfgeschnittenen Feldern. Im lieblichen Gebiet der Schlei ruht, halb zugedeckt vom molligen Grün hoher Bäume, das weisse Schloss Karlsburg. Hügel umgeben es, aber Sie wirken nur wie kleine Erhebungen, die ein Maulwurf unter dieser karrierten Felderdecke gemacht haben könnte. Bei Kappeln sieht die Welt wieder ziemlich ebenmässig aus. Dort breiten sich auf der Halbinsel Öhe, die in die von Fischerböten besäte Olpenitzer Bucht hineinragt, winzige Häuschen wie leuchtende weisse Muscheln aus, die das Meer eben ans grüne Land gespült hat. Maasholm leitet so in seiner traumhaften Einsamkeit hinüber zu dem alten Kappeln, dessen Heringsfischer sich an Stelle ihrer morschen Katen viele ansehnliche Häuser mit hübschen roten Dächern an der Schleimündung aufgebaut haben. Sie geben so recht den Eindruck einer ausgekramten Spielzeugschachtel, von der man immer spricht, wenn eine Vogelschau in Frage kommt. Hier besteht der Ver-



Blick gegen den Bülk-Leuchtturm.

gleich zu vollem Recht. Nur die niedlichen Windmühlen, die sich überall vergnüglich drehen, hat das Naturspielzeug vor dem künstlichen voraus.

Zwischen Kappeln und Flensburg gibt es viel viehreiches Weideland. Überhaupt, die Tiere! Sie spielen im Weichbild der Wolkenreisenden eine wichtige und lebendige Rolle. Verschiedenartig ist die Wirkung der



Hochseeflotte.





Blick auf die Dünen.





Blick auf die Kieler Bucht.

Luftschifferfindung auf ihre einfältigen Seelen.

Man kann da die wunderlichsten Beobachtungen anstellen. So benimmt sich beispielsweise das holsteinische Vieh entschieden ablehnender als eine Kuh



An der Eckernförder Bucht.

im Altenland, wogegen Pferde überall ziemlich nervös zu werden pflegen. Sie laufen im Kreise wie mechanische Figuren, die aufgezogen sind, und rennen immer noch, wenn das vermeintliche Ungeheuer der Luft

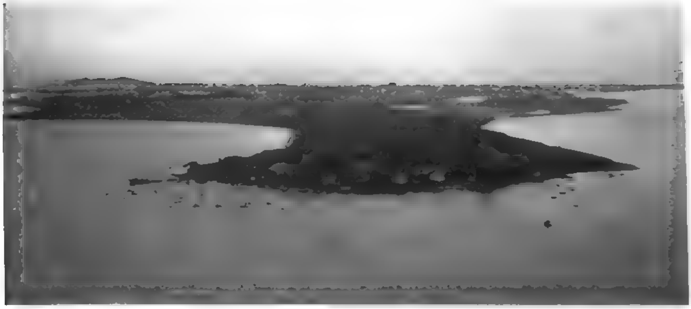


Karlsburg bei Kappeln.

schon längst ihre Breitengrade wieder verlassen hat. Schafe ergreifen völlig sinnlos die Flucht — wie sollten sie auch anders! — und das Wild fühlt sich durch den Schatten des Luftschiffes augenscheinlich ebenfalls tief gekränkt. Selbst das Federvieh hat sich mit der gelegentlichen neuzeitlichen Verdunkelung seines Hofplatzes noch nicht im geringsten ausgesöhnt, und schnattert, schreit und hastet durcheinander, bis alles in der Luft wieder still geworden ist. Es lässt sich daher verstehen, dass die Fahrtleitung ein Überfliegen zoologischer Gärten nach Möglichkeit vermeidet. Man hat über Hagenbecks Tierpark in Stellingen Versuche gemacht, die solche Vorsicht nur befürworten können.



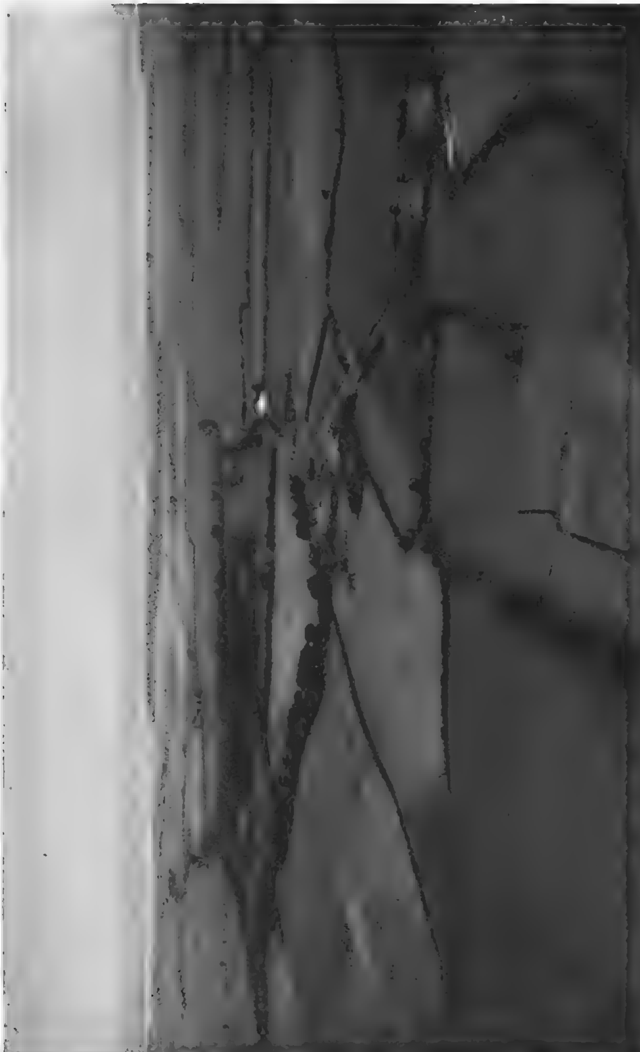
Strandbild von der Eckernförder Bucht.



Blick auf Maasholm.

denn wertvolle Strausse und Wasservögel wurden durch das ungewohnte Geräusch der Propeller in wahre Angstzustände versetzt, ein Gebrüll und Gekreisch erhob sich, das den ganzen Garten erfüllte, und tagelang bemühten sich die Wärter vergeblich, die aufgeregten Tiere wieder zu beruhigen. Einzig und allein die Vögel lassen sich durch die neue Konkurrenz nicht irre machen. Sie umzwitschern und umfliegen das Schiff mit fröhlichem Gruss und sind sich ihrer kühnen Ueberlegenheit allzu berechtigt bewusst.

Eben umfliegt eine Schar zierlicher Möven die Backbordseite und verschwindet in der Richtung auftauchender Türme. Das alte Flensburg mit seinen Erinnerungen an die deutsch-dänischen Krieger, deren Gräber auf dem Friedhof in Rathausnähe leicht erkennbar sind, fällt besonders durch die ehrwürdige Nikolaikirche am Marktplatz auf. Es umsäumt mit seiner Häuserschar die spitz zulaufende Föhrde, die, belebt von kleinen Dampfern und Lustfahrzeugen aller Art, wiederum der Stadt einen anmutigen Schmuck verleiht. Denn nichts steht einer Stadt besser — der Luftschiffer findet das immer wieder bestätigt — als schimmerndes, blankes Wasser. Architektur, und sei



Schwansen an der Eckernförder Bucht.



Blick auf Kappeln.



sie noch so kostbar und markant, wird nie nach oben hin so vorteilhaft erscheinen. Sie wirkt wohl interessant und eigenartig, aber ohne den ihr eigenen künstlerischen Reiz, während das Wasser, unterstützt durch Spiegelung und Lichtbestrahlung, niemals seinen überaus malerischen Eindruck verfehlt. Man könnte

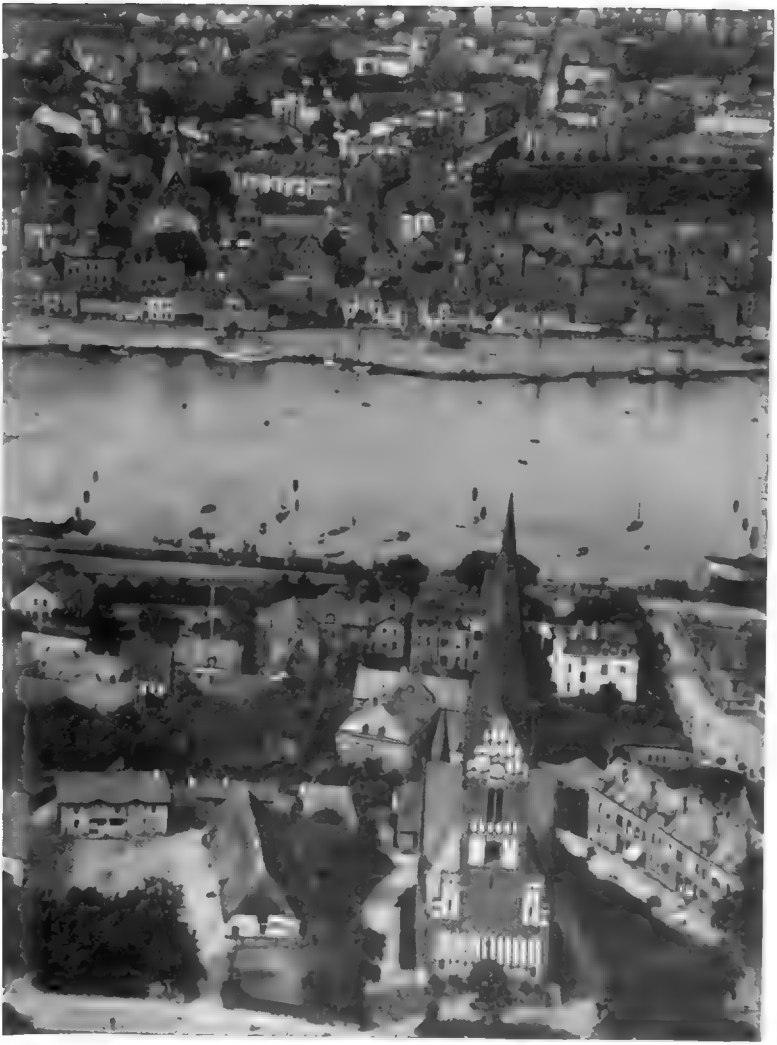


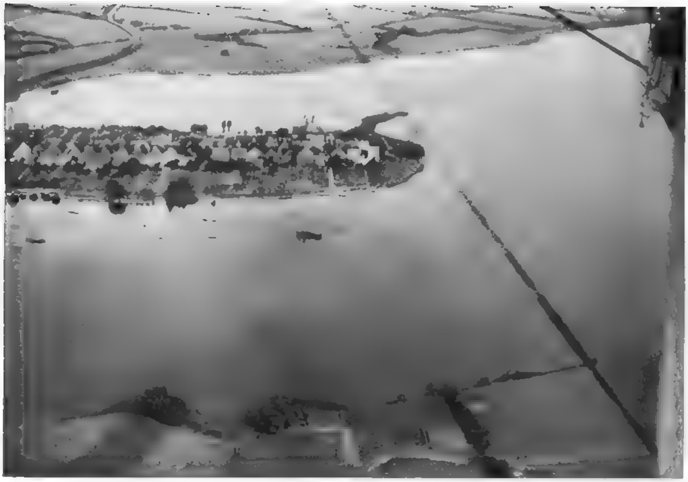
Herrensitz Grünholz.

sagen, dass die vielfältig geschichteten Steine dem Gesicht einer Stadt — von oben gesehen — den Grad ihres Verstandes aufprägen, während die Windungen und Farbentönungen der Gewässer ihrem Antlitz die seelische Schönheit verleihen. Von diesem Gesichtspunkt aus bietet auch Flensburg, wo übrigens bisweilen eine Landung auf dem Exerzierplatz vorgenommen wird, dem Luftfahrer hohen Genuss, denn reizend liegt auch seine Umgebung an den Ufern der Föhrde, die bei Glücksburg eine breite, seeartige Wirkung ausübt. Auf dem glatten Wasserspiegel schwimmen einige Kriegsschiffe, die zur Marinestation Mürwik gehören. Uns fesselt das riesige Gebäude der Marineschule, das, wie



Blick auf Flensburg.





Dorf bei Kappeln.

Hamlets Schloss im Sund, sich aus der freien Landschaft plastisch heraushebt. Dann tauchen die beiden begrünten Ochseninseln auf, tauchen auf und bleiben idyllisch wieder hinter uns zurück, während wir schnellen Fluges über das ruhige schimmernde Wasser dem Badeorte Glücksburg zusteuern. Ein wundervoller alter Herrensitz, dessen Bäume vor dem reich bewachsenen Wohnhause sich zu einem festen Kranz zusammenschliessen, liegt in der vom Seewind sanft gefächelten Ebene, und Glücksburg, das Seebad mit süssem und salzigem Wasser, bildet, wie von unten, so auch aus der Höhe betrachtet, den „Glanzpunkt der Föhrde“. Das verdankt es in allererster Linie seinem herzoglichen Schlosse, dessen weisse Mauern hart an den Schlossteich aufzuwachsen scheinen und sich in der unbeweglichen Fläche klar und leuchtend spiegeln. Ueppiges Grün umschlingt in dichten Wolken diesen aristokratischen Wohnsitz, dessen Anblick die Phan-



Blick auf Kappeln.



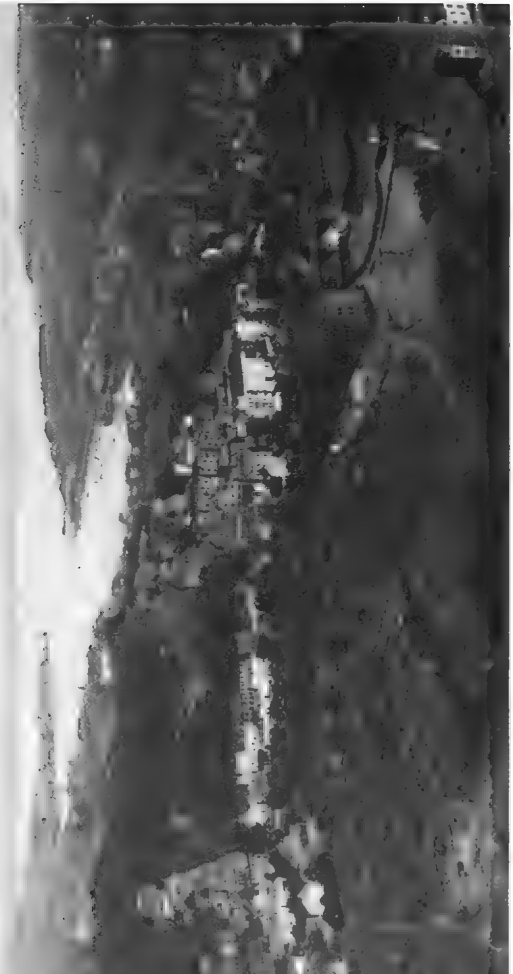
Blick auf Kappeln.



Bauernhof mit Windmühle bei Flensburg.



Dampfer „Alexandra".



Blick auf Flensburg.



Blick auf Flensburg.





Blick auf Flensburg.



Blick auf Schloss Glücksburg.





Partie am Flensburger Hafen.

tasie unwillkürlich zu frommen, klösterlichen Legendenbildungen herausfordert. Doch reisst das Hurrarufen der Glücksburger Strandgäste den Sinnenden rasch aus flüchtigem Geträume, und als sich die Atmosphäre mit frischem Seewind der Spitze des Luftschiffs entgegenstemmt, da beugt diese sich nach vorn, gleich nachdem die hübsch bewaldete Halbinsel Holnis überflogen ist, und verneigt sich, angesichts der Insel Alsen und der fern im Lichte schwimmende Küste Dänemarks tief, tief vor der blauen Schönheit des hellen schimmernden Meeres.

Der Weg zurück wird mit ziemlicher Geschwindigkeit angetreten. Man kann ihn wieder über Neumünster, aber auch über Schleswig, Rendsburg und Itzehoe nehmen und wird dann grosse Freude an den Türmen, Dächern und Gewässern Schleswigs, an der Rendsburger Hochbrücke mit ihrer grossartigen Rampenanlage und an der hügeligen Umgebung von Itzehoe



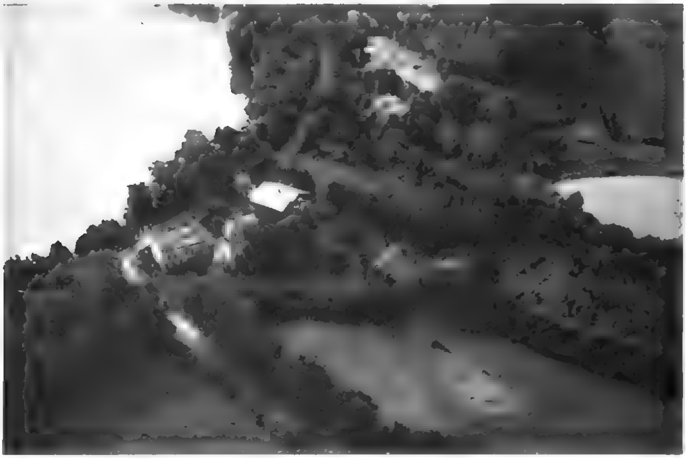
Blick auf die Marineschule Mürwik bei Flensburg.



Matrosen-Wohnschiff in Mürwik bei Flensburg.



Blick auf die Ochseninseln bei Flensburg.



Blick auf Villa Waldburg bei Glücksburg.



Bei Glücksburg.



Blick gegen Schloss Glücksburg.

Blick auf Holnis bei Flensburg.





Holnis.

haben. Bis dann die Hamburger Abendnebel winken und ihre weissen Schleier sich fest und unwiderstehlich um die schlanken Schiffspropeller schlingen.

Schlusswort zum Hamburger Führer.

Wer Hamburgs Umgebung von oben kennen lernen will, muss mehr als einmal den Flug zur Höhe nehmen. Wenn der Maiwind über die Lüneburger Haide pfeift, wird er sie anders finden als im Herbst, da unter Kiefern und Wacholder die violetten Erikablüten ihren schimmernden Teppich breiten, und der Sachsenwald mit seinen wehenden Schleiern duftiger Birken ist nie so schön, als wenn zwischen hohem Tann das Laub sich gelb und golden färbt. Auch die Gegend um Glückstadt an der Unterelbe ist auf Luftwegen gelegentlichen Besuches wert. Und wenn man, auf einer Fahrt nach Westerland oder Norderney kurz vor Cuxhaven das Glück hat, den Riesendampfer Imperator zu überfliegen, so birgt diese Überraschung Freude und Staunen zugleich und hält noch an, wenn wir längst die grünen flachen Elbufer hinter uns haben und schon die brandenden Wellen gegen die Küsten der dünenreichen Nordseeinseln schäumen sehen. Und dann noch eins: es werden bisweilen Vollmondfahrten angezeigt. Doch finden sich nur zögernd Teilnehmer zu derartigen Veranstaltungen. Woran mag es liegen? Wähnt etwa der Passagier, dass solche Fahrten genusslos seien? Er hat sie nie erlebt. Sonst würde er wissen, wie unendlich stimmungsvoll ein Nachtausflug ins Reich der Lüfte ist: wie die grosse Stadt mit ihren Milliarden von Lichtlein zu ihm herauffunkelt, als sei sie aus tiefblauem Kristall geschnitten; wie die länglichen Gebäude erleuchteten Eisenbahnzügen gleichen, und schimmernde Laternenschnüre sich der schlummernden Ham-

monia wie köstliche Geschmeide um Hals und Nacken schlingen. Die kleine Welt, die sich zuerst noch hinter den erhellten Fenstern amüsierte, geht allgemach zur Ruhe. Licht um Licht erlischt, und je weiter das Luftschiff uns aus dem Kreis der Stadt hinaus aufs Land führt, um so wohltuender wirkt die geheimnisvolle Ruhe und Dunkelheit, aus der nur hie und da das leise Lichtgeflimmer einer Ortschaft aufblinkt. Nichts regt sich da unten. Nur der Mond erklimmt Stufe um Stufe am stillen Firmament, bis er wie eine rote chinesische Papierlaterne unter den Wolkenstreifen der warmen Sommernacht hängen bleibt und allgemach erlischt. Vollmondfahrten bilden eine Spezialität der Hamburger Luftschiffahrt, denn zu ihnen gehört nicht nur eine grosse Stadt, sondern auch mondbeglänztes Wasser und schattenreicher Wald. Wer zu Beginn einer solchen Nacht die Alster im Lampiongewand sah, kann selber ein Märchen erzählen, und derart Erfahrenen auf den Wegen im Hamburger Wolkenlande weiss dann auch der Luftführer nichts Neues mehr zu sagen.

Hamburgs Hafenplatz für Luftschiffe.

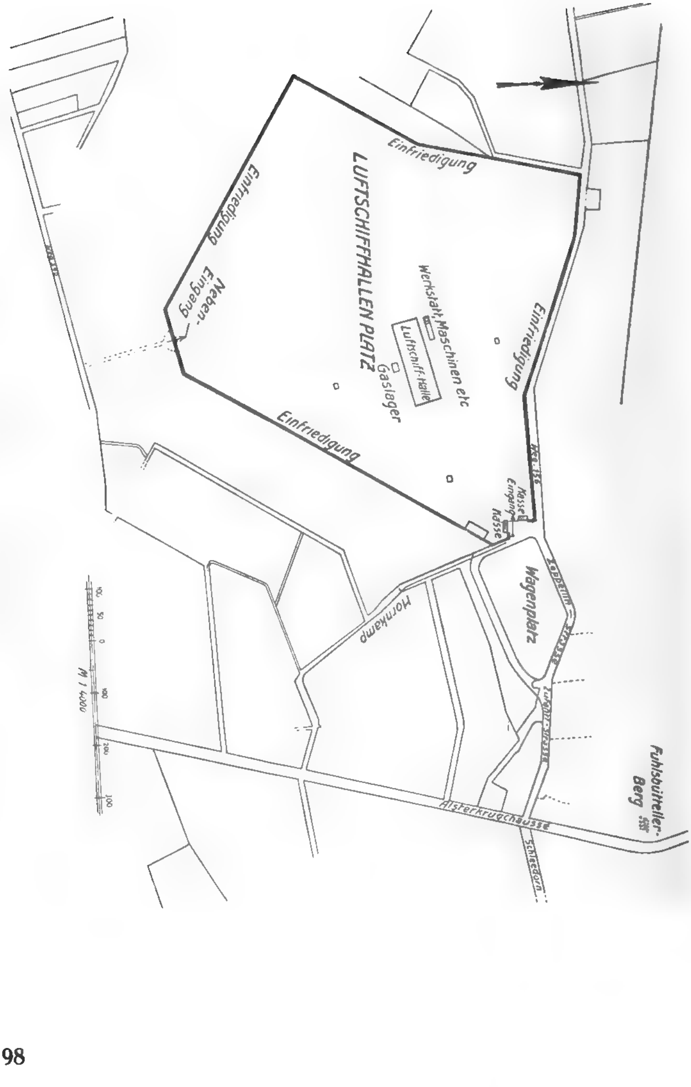
Hamburg darf sich rühmen, der erste Hafenplatz des Festlandes zu sein. „Mein Feld ist die Welt“, die alte Hansestadt kann es mit Recht sagen, sie ist zum Mittelpunkt, zum Herzen des modernen Weltverkehrs geworden. In Sachen des Verkehrs gibt es keine Stadt, die mit so scharfem Blick, die mit so zielbewusster Entschlossenheit die Strömungen und Bedürfnisse unseres Jahrhunderts erfasst hätte! Von den „schnellen Hanseaten“ hat seiner Zeit der Kaiser gesprochen!

Da versteht es sich von selbst, dass Hamburg an der Spitze marschiert, wenn die Menschheit dazu übergeht, nach Land und Wasser die Luft zu erobern. Neben den Hamburger Schiffshafen ist bereits der Hamburger Lufthafen getreten, noch verhältnismässig klein und bescheiden, aber doch schon durch seine ganze Anlage bekundend, dass auch in dieser Beziehung der hanseatische Geist seine Gewandtheit und Grosszügigkeit nicht verleugnen wird.

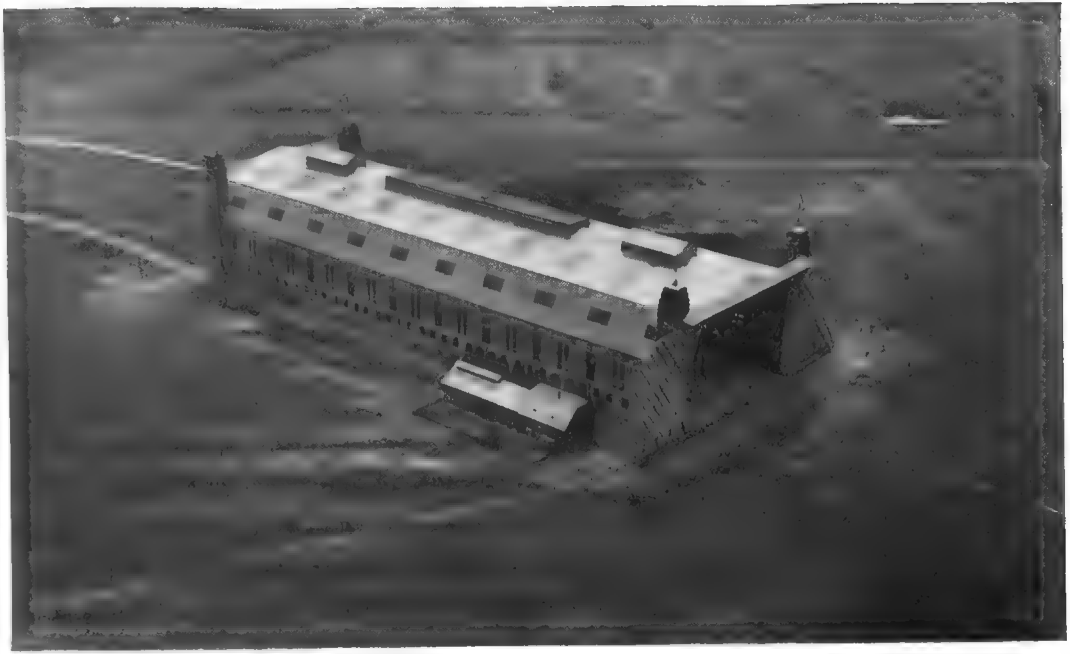
Schon am 21. Januar 1911 hat sich als G. m. b. H. in Hamburg eine Luftschiffhallen-Gesellschaft gebildet, die über ein vollgezeichnetes und volleingezahltes Kapital von 700 000 Mark verfügte. Senat und Bürgerschaft stets bei der Hand, wenn es gilt, grosse nationale und wirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen, haben der Gesellschaft in Fuhlsbüttel einen Flugplatz zur Verfügung gestellt, für den nur eine geringe jährliche Vergütung verlangt wurde. Auch ist die erste Herrichtung des Platzes, sowie die Aufstellung des Plankenzaunes, der den ganzen Platz umgibt, auf

Staatskosten besorgt worden. Alsdann wurde der Hamburger Firma H. C. E. Eggers & Co. G. m. b. H. der Bau der eigentlichen Luftschiffhalle übertragen, während die Einrichtung des Werkstellengebäudes mit den dazugehörigen Maschinen, eines Lagergebäudes für Gasflaschen, die Anlage der Gas- und Benzinleitungen von verschiedenen Spezialfirmen ausgeführt wurden. Die Luftschiffhalle ist 160 Meter lang, 45 Meter breit und 25 Meter hoch, sie besitzt zwei Tore; die Gesamtbaukosten der ganzen Anlage haben beinahe das Gesamtkapital der Gesellschaft in Anspruch genommen. Nach wiederholter Verzögerung konnte die Luftschiffhalle im Juni 1912 in Benutzung genommen werden. Ihre Brauchbarkeit aber hat sich sofort glänzend erwiesen. In den Monaten von Juni bis Ende Oktober 1912 wurde sie von drei Zeppelinluftschiffen benutzt, dem neuen Militärluftschiff, der „Viktoria-Luise" und der „Hansa". In dieser Zeit sind die „Zeppeline" der Hamburger Bevölkerung zu lieben und vertrauten Freunden geworden. Die beiden Passagierschiffe unternahmen 74 Fahrten, sie beförderten 700 Passagiere und kein Unfall hat auf diese oft weithin ausgedehnten und bisweilen auch bei ungünstigem Wetter unternommenen Fahrten einen Schatten geworfen. Das Verständnis und Interesse für die Luftschiffahrt ist gerade durch diese Hamburger Expedition in ausserordentlichem Masse gefördert worden. Mit der Deutschen Luftschiffahrts Aktiengesellschaft (Delag) in Frankfurt a. M. ist ein Vertrag abgeschlossen worden, laut welchem auch in Zukunft Luftschiffe dieser Gesellschaft während eines Teiles des Jahres Passagierfahrten von Hamburg ausführen werden.

Noch bedeutungsvoller aber erscheint eine weitere



Lageplan des Hamburger Luftschiffhafens.



Ansicht der Halle.

Aufgabe, die dem Hamburger Luftschiffhafen beschieden ist. Er soll nicht nur Sport- und Verkehrs-, sondern auch Kriegshafen werden. Mit dem Reichsmarineamt ist nämlich vereinbart worden, dass ihm die Hamburger Halle für den grösseren Teil des Jahres zur Verfügung stehen soll, wofür natürlich, zunächst auf die Dauer von vier Jahren, eine ansehnliche Reichssubvention bewilligt worden ist. Die Gesellschaft hat dafür die Verpflichtung übernommen, eine Anzahl Erweiterungs-Bauten (Kasernements, Offiziersräume, Werkstellen, Gaslagerungen etc.) auszuführen. Diese Bauten sind sofort in Angriff genommen worden, da die militärische Verwertung sobald als möglich erfolgen sollte und wahrscheinlich schon in vollem Gange sein wird, wenn dieses Buch in die Öffentlichkeit gelangt ist.

Mit der Wahrnehmung dieser grossen Gesichtspunkte ist aber auch in echt wirtschaftlichem Geiste eine sorgfältige Beachtung der übrigen praktischen und sportlichen Aufgaben Hand in Hand gegangen. Durch Erhebung von Eintrittsgeldern zum Platz und zur Halle, durch Veranstaltung von Militärkonzerten, durch Einrichtung eines kleinen Restaurationsbetriebes, durch Arrangements mit Schulen und Vereinen hat man die materielle Grundlage des Unternehmens nach Kräften gefördert. Ausserdem ist der Flugplatz auch wiederholt zur Abhaltung von Schau- und Wettflügen benutzt worden. Der nationale Flugsport hat hierbei eine mächtige Förderung erhalten, und andererseits haben auch gerade diese, gemeinsam mit mehreren Hamburger Vereinen unternommenen Veranstaltungen, die durchweg glänzend verlaufen sind, auf die Hamburgische Bevölkerung eine äusserst starke Anziehungskraft ausgeübt. Diese Erfahrungen haben die Ver-

waltung zu weiteren Anstrengungen ermutigt. Der Flugsport wird auf dem Flugplatz in Fuhlsbüttel ein dauerndes Heim erhalten, indem nämlich mit dem verdienstvollen Flieger, Herr Referendar Caspar, ein diesbezüglicher Vertrag abgeschlossen worden ist. Gemeinsam mit diesem sachkundigen Vorkämpfer der Flugsache sind die modernsten Einrichtungen getroffen, Flugzeugschuppen, Werkstätten etc. errichtet worden. Die Gesamtkosten hierfür haben ca. 30 000 Mark betragen. Auch sind bereits Unterhandlungen im Gange, welche auf die dringend erforderliche Erweiterung des Flugplatzes abzielen.

Sicherlich werden auch bei diesem Unternehmen noch mancherlei weitere Schwierigkeiten zu überwinden sein; wenn aber der jüngste Geschäftsbericht der Hamburger Luftschiffhallen-Gesellschaft feststellt, dass es ihr bereits gelungen ist, „Hamburg zu einem Haupthafenplatz für die deutsche Luftschiffahrt auszubilden und damit den Interessen ihrer Vaterstadt, sowie dem ganzen deutschen Reich einen Dienst zu leisten“, so wird man hierin den wohlberechtigten Ausdruck stolzer Befriedigung über eine wahrhaft anerkennenswerte Leistung erblicken können; zugleich aber wird man daraus die Gewissheit gewinnen, dass diese ersten Erfolge nur die Grundlage bilden zu einer fortgesetzten starken Entwicklung, zu einer fruchtbaren Wirksamkeit, deren ideeller und wirtschaftlicher Ertrag der Stadt Hamburg, dem ganzen Luftschiffahrts- und Flugwesen, dem Verkehr und der Wissenschaft, der Stärkung unserer Wehrkraft, kurz, in Wirklichkeit dem ganzen Vaterland zugute kommen wird! —

Es gehört sich schliesslich, an dieser Stelle die Namen derjenigen Männer zu nennen, deren Umsicht und Tatkraft das gute Gelingen eines immerhin recht

schwierigen und mühevollen Unternehmens herbeigeführt haben. Geschäftsführer sind die Herren Dr. Rud. Mönckeberg und A. Gumprecht. Der Aufsichtsrat setzt sich zusammen aus folgenden Herren: Edm. J. A. Siemers, Vorsitzender; Albert Ballin, Adolf Binder, H. Edm. Bohlen, Alfred Calmon, E. F. Eiffe, Max W. Kochen, Rich. C. Krogmann, Eduard Lippert, Herm. Münchmeyer, Henry P. Newman, Max Oertz, Max M. Warbung.



„Viktoria Luise“. Phot. Kühn, Baden-B.

Beschreibung des Zeppelin-Luftschiffes „Viktoria Luise“.

Das Luftschiff „Viktoria Luise“ ist nach Form, Konstruktion und maschineller Anlage im grossen und ganzen ein Schwesterschiff der „Schwaben“, die sich im Sommer und Herbst 1911 in fast 150 ohne jede Havarie verlaufenen Fahrten als ein so überaus glücklicher Typ bewährte. Es unterscheidet sich von letzterer nur durch einige kleinere Verbesserungen, insbesondere am Steuerapparat, sowie durch den Einbau einer weiteren Abteilung von acht Meter Länge. Das Luftschiff hat demnach eine Länge von 148 Meter bei einem Durchmesser von 14 Meter und einem Rauminhalt von rund 19000 Kubikmeter. Es wird getragen von 18 einzelnen Gaszellen, die je

in einem Glied des Luftschiffkörpers zwischen je zwei Querrinnen des Aluminiumgerüstes eingebettet liegen. Diese Einteilung des Tragkörpers in 18 einzelne Zellen bringt eine ausserordentliche Sicherheit für die Passagiere mit sich, insofern sich ein, zwei und selbst mehr Gasballons entleeren können, ohne dass das Luftschiff in Gefahr kommt. — Das ganze Gerippe und die darin eingeschlossenen Gaszellen sind umkleidet mit einem imprägnierten Baumwollstoff, um die Reibung zu vermindern und die Ballons vor starker Sonnenbestrahlung zu schützen.

Unterhalb des Tragkörpers hängen zwei Maschinengondeln und zwischen diesen eine Passagierkabine. In der vorderen Gondel befinden sich ein Motor von 170 Pferdestärken, sowie alle Steuerräder, Ballast- und Ventilzüge, da das Luftschiff von der vorderen Gondel aus gelenkt werden muss. In der hinteren Gondel befinden sich zwei Motoren zu je 170 Pferdestärken. Der vordere Motor treibt ein Paar zweiflügelige Luftschrauben an, die 500 Umdrehungen in der Minute machen. Die hinteren Motoren bewegen je eine vierflügelige Luftschraube mit etwa 500 Umdrehungen in der Minute. Am hinteren Ende des Luftschiffes befinden sich in einem Rahmen die Seiten- und Höhensteuer. Erstere sind sechs senkrechte Flächen, die so wirksam sind, dass das Schiff auf einem Kreise von rund 550 Meter Durchmesser zu drehen vermag. Mit den wagerechten Höhensteuern kann das Luftschiff ausserordentlich kräftig und schnell in eine Schräglage gebracht werden, in der es auf- und abwärts steigen kann. Am hinteren Ende befinden sich ferner noch rechts und links je eine grosse wagerechte Flosse, die sogenannten Stabilisierungsflächen, welche den Zweck haben, einen ruhigen Flug des Luftschiffes zu erzielen.

Da, wie aus vorstehendem ersichtlich ist, alle Steuer- und maschinellen Organe des Luftschiffes zwei- und mehrfach angeordnet sind, ist eine ausserordentliche Betriebssicherheit vorhanden, denn das Fahrzeug kann mit jedem einzelnen Höhen- oder Seitensteuerpaar gelenkt werden, wie es auch von jedem einzelnen der drei Motoren mit einer beträchtlichen Geschwindigkeit vorwärts bewegt werden kann.

Die Maschinen entwickeln insgesamt etwa 510 Pferdestärken und verleihen dem Luftschiff eine Reisegeschwindigkeit mit 2 Motoren von etwa 17 Sekundenmeter, das sind rund 61 Kilometer in der Stunde, eine Höchstgeschwindigkeit mit 3 Motoren von etwa 20 Sekundenmeter oder 72 Kilometer in der Stunde. Die volle Tragkraft des Luftschiffes beträgt rund 22 000 Kilogramm in Meereshöhe. Zieht man das Eigengewicht des Luftschiffes und seiner Motoren ab, so verbleibt eine nutzbare Tragkraft von reichlich 5500 Kilogramm, je nach der grösseren oder geringeren Erhebung über dem Meeresspiegel und je nach den Temperaturverhältnissen. Denn eine Erhebung über das Meeresniveau von je 80 Meter vermindert, nach bekannten physikalischen Gesetzen, die Tragkraft eines Luftschiffes von der Grösse der „Viktoria Luise“ um rund 200 Kilogramm und die Erwärmung der Luft um je einen Grad Celsius vermindert die Tragkraft um rund 75 Kilogramm. Von der Gesamttragkraft werden in der Regel 1200 bis 1500 Kilogramm für die Mitnahme von Benzin und Öl in Anspruch genommen. Das Luftschiff mag mit einem solchen Vorrat von Betriebsmaterial 10 bis 12 Stunden mit allen, 15 bis 20 Stunden mit 2 Motoren zu fliegen und in dieser Zeit einen Weg durch die Luft von rund 800 resp. 1000 Kilometer zurückzulegen. Wie

lange bei einem solchen Fluge die über dem Boden zurückgelegte Strecke ausfällt, richtet sich danach, ob ein hindernder oder fördernder Wind weht, und die Reisestrecke kann deshalb in sehr weiten Grenzen, sagen wir zwischen 400 und 1500 Kilometer, schwanken. Zur Führung des Luftschiffes gehören etwa 8 oder 9 Personen: ein Führer, ein Fahringenieur, zwei Steuerleute, vier oder fünf Monteure. Von diesen befinden sich der Führer, die Steuerleute und ein oder zwei Monteure in der vorderen Gondel, die übrigen Leute in der hinteren Gondel.

Die zwischen den beiden Maschinengondeln unter der Mitte des Luftschiffes hängende Passagier-Kabine (entworfen und ausgeführt von den Vereinigten Hof-Möbelfabriken Brauer & Wirth, Stuttgart) bietet Raum für 20 Personen. Sie ist so in das Luftschiff eingebaut, dass Längsträger des Luftschiffes zugleich Träger der Kabine sind und im übrigen an 12 Stahldrähten doppelt in ihrer Lage so gesichert, dass sie unverrückt dahängt, auch wenn aus irgend einem unwahrscheinlichen Zufall ein Paar Streben sich verbiegen oder brechen sollten. Ein Nebenraum der Kabine ist für den Küchenbedarf mit Flaschenschrank und Anrichte versehen. Alle Metallteile des Kabinengerüstes sind mit Mahagoni innen umkleidet, ebenso wie die Füllungen und die Decke aus Mahagoni-Fournieren bestehen. Eine reiche Einlegearbeit in Perlmutter an den Deckenbalken und Säulen lässt die Kabine als ausserordentlich komfortabeln und eleganten Raum erscheinen. Ein Toilettenraum mit fliessendem Wasser etc. am hintern Ende der Passagierkabine bietet besonders für grössere Fahrten die wünschenswerte Bequemlichkeit. Der Fussboden, der in ausserordentlich sicherer Weise mit fünffacher Holzlage verleimt wurde, ist mit einem

Teppichbelag versehen. Grosse Klappfenster gestatten einen ungehinderten Ausblick nach allen Seiten. Die leichten Korbmöbel gewähren einen äusserst bequemen Sitz. — Zum Schluss sei noch auf die grosse Annehmlichkeit hingewiesen, dass in der Kabine kalte Küche sowie Getränke zu haben sind.



„Hansa". Phot. Wilcke, Friedrichsh.

Beschreibung des Zeppelin-Luftschiffes „Hansa".

Das Luftschiff „Hansa" ist nach Form, Konstruktion und maschineller Anlage im grossen und ganzen ein Schwesterschiff der „Viktoria Luise", die sich als ein so überaus glücklicher Typ bewährte. Es unterscheidet sich von letzterer nur durch erhöhte Leistungsfähigkeit der Motoren. Das Luftschiff hat eine Länge von 150 Meter bei einem Durchmesser von 14 Meter und einem Rauminhalt von rund 19000 Kubikmeter. Es ist getragen von 18 einzelnen Gaszellen, die je in einem Glied des Luftkörpers zwischen je zwei Querringen des Aluminiumgerüstes eingebettet liegen. Diese Einteilung des Tragkörpers in 18 einzelne Zellen bringt eine ausserordentliche Sicherheit

für die Passagiere mit sich, insofern sich ein, zwei und selbst mehr Gasballons entleeren können, ohne dass das Luftschiff in Gefahr kommt. — Das ganze Gerippe und die darin eingeschlossenen Gaszellen sind umkleidet mit einem imprägnierten Baumwollstoff, um die Reibung zu vermindern und die Ballons vor starker Sonnenbestrahlung zu schützen.

Unterhalb des Tragkörpers hängen zwei Maschinengondeln und zwischen diesen eine Passagier-Kabine. In der vorderen Gondel befinden sich ein Motor mit 170 Pferdestärken, sowie alle Steuerräder, Ballast- und Ventilzüge, da das Luftschiff von der vorderen Gondel aus gelenkt werden muss. In der hinteren Gondel befinden sich zwei Motoren zu je 170 Pferdestärken. Der vordere Motor treibt ein Paar zweiflügelige Luftschrauben an, die 500 Umdrehungen in der Minute machen. Die hinteren Motoren bewegen je eine vierflügelige Luftschraube mit etwa 500 Umdrehungen in der Minute. Am hinteren Ende des Luftschiffes befinden sich in einem Rahmen die Seiten- und Höhensteuer. Erstere sind sechs senkrechte Flächen, die so wirksam sind, dass das riesige Schiff auf einem Kreise von rund 700 Meter Durchmesser zu drehen vermag. Mit den wagerechten Höhensteuern kann das Luftschiff ausserordentlich kräftig und schnell in eine Schräglage gebracht werden, in der es auf- und abwärts steigen kann. Am hinteren Ende befinden sich ferner noch rechts und links je eine grosse wagerechte Flosse, die sogenannten Stabilisierungsflächen, welche den Zweck haben, einen ruhigen Flug des Luftschiffes zu erzielen.

Da, wie aus vorstehendem ersichtlich ist, alle Steuer- und maschinellen Organe des Luftschiffes zwei- und mehrfach angeordnet sind, ist eine ausser-

ordentliche Betriebssicherheit vorhanden, denn das Fahrzeug kann mit jedem einzelnen Höhen- oder Seitensteuerpaar gelenkt werden, wie es auch von jedem einzelnen der drei Motoren mit einer beträchtlichen Geschwindigkeit vorwärts bewegt werden kann.

Die Maschinen entwickeln insgesamt etwa 510 Pferdestärken und verleihen dem Luftschiff eine Reisegeschwindigkeit mit 2 Motoren von etwa 18 Sekundenmeter, das sind rund 65 Kilometer in der Stunde, eine Höchstgeschwindigkeit mit 3 Motoren von etwa 22 Sekundenmeter oder 80 Kilometer in der Stunde. Die volle Tragkraft des Luftschiffes beträgt rund 22000 Kilogramm in Meereshöhe. Zieht man das Eigengewicht des Luftschiffes und seiner Motoren ab, so verbleibt eine nutzbare Tragkraft von reichlich 5500 Kilogramm, je nach der grösseren oder geringeren Erhebung über dem Meeresspiegel und je nach den Temperaturverhältnissen. Denn eine Erhebung über das Meeresniveau von je 80 Meter vermindert, nach bekannten physikalischen Gesetzen, die Tragkraft eines Luftschiffes von der Grösse der „Hansa" um rund 200 Kilogramm und die Erwärmung der Luft um je einen Grad Celsius vermindert die Tragkraft um rund 75 Kilogramm. Von der Gesamttragkraft werden in der Regel 1200 bis 1500 Kilogamm für die Mitnahme von Benzin und Öl in Anspruch genommen. Das Luftschiff vermag mit einem solchen Vorrat von Betriebsmaterial 10 bis 12 Stunden mit allen, 15 bis 20 Stunden mit zwei Motoren zu fliegen und in dieser Zeit einen Weg durch die Luft von rund 800 resp. 1000 Kilometer zurückzulegen. Wie lang bei einem solchen Fluge die über dem Boden zurückgelegte Strecke ausfällt, richtet sich danach, ob ein hindernder oder fördernder Wind weht, und die Reisestrecke kann

deshalb in sehr weiten Grenzen, sagen wir, zwischen 400 und 1500 Kilometer, schwanken. Zur Führung des Luftschiffes gehören etwa acht oder neun Personen: ein Führer, ein Fahringenieur, zwei Steuerleute, vier oder fünf Monteure. Von diesen befinden sich der Führer, die Steuerleute und ein oder zwei Monteure in der vorderen Gondel, die übrigen Leute in der hinteren Gondel.

Die zwischen den beiden Maschinen-Gondeln unter der Mitte des Luftschiffes hängende Passagier-Kabine bietet Raum für 20 Personen. Sie ist so in das Luftschiff eingebaut, dass die Längsträger des Luftschiffes zugleich Träger der Kabine sind. Alle Metallteile des Kabinengerüstes sind innen mit Leder umkleidet; die Kabine erscheint als ausserordentlich komfortabler Raum, dessen innere Ausgestaltung und Ausschmückung von Professor Pankok entworfen und in der Friedrichshafener Werkstatt ausgeführt wurde.

Ein Toilettenraum mit fliessendem Wasser etc. am hintern Ende der Passagierkabine bietet besonders für grössere Fahrten die wünschenswerte Bequemlichkeit. Der Fussboden, der in ausserordentlich sicherer Weise mit fünffacher Holzlage verleimt wurde, ist mit einem Teppichbelag versehen. Grosse Klappfenster gestatten einen ungehinderten Ausblick nach allen Seiten. Die leichten Korbmöbel gewähren einen äusserst bequemen Sitz. — Zum Schluss sei noch auf die grosse Annehmlichkeit hingewiesen, dass in der Kabine kalte Küche sowie Getränke zu haben sind.



„Sachsen". Phot. Kühn, Baden-B.

Beschreibung des Zeppelin-Luftschiffes „Sachsen".

Das Luftschiff „Sachsen" ist nach Form, Konstruktion und maschineller Anlage im grossen und ganzen ein Schwesterschiff der „Viktoria Luise" und der „Hansa", die sich als ein überaus glücklicher Typ bewährt haben. Es unterscheidet sich von letzteren nur durch erhöhte Leistungsfähigkeit der Motoren. Das Luftschiff hat eine Länge von 142 Meter bei einem Durchmesser von 14,9 Meter und einem Rauminhalt von rund 19700 Kubikmeter. Es wird getragen von 18 einzelnen Gaszellen, die je in einem Glied des Luftschiffkörpers zwischen je zwei Querringen des Aluminiumgerüstes eingebettet liegen. Diese Einteilung des Tragkörpers in 16 einzelne Zellen bringt eine ausserordentliche Sicherheit für die Passagiere mit

sich, insofern sich ein, zwei und selbst mehr Gasballons entleeren können, ohne dass das Luftschiff in Gefahr kommt. — Das ganze Gerippe und die darin eingeschlossenen Gaszellen sind umkleidet mit einem imprägnierten Baumwollstoff, um die Reibung zu vermindern und die Ballons vor starker Sonnenbestrahlung zu schützen.

Unterhalb der Tragkörpers hängen 2 Maschinengondeln und zwischen diesen eine Passagier-Kabine. In der vorderen Gondel befinden sich ein Motor von 185 Pferdestärken, sowie alle Steuerräder-, Ballast- und Ventilzüge, da das Luftschiff von der vorderen Gondel aus gelenkt werden muss. In der hinteren Gondel befinden sich zwei Motoren zu je 185 Pferdestärken. Der vordere Motor treibt ein Paar zweiflügelige Luftschrauben an, die 530 Umdrehungen in der Minute machen. Die hinteren Motoren bewegen je eine vierflügelige Luftschraube mit etwa 530 Umdrehungen in der Minute. Am hinteren Ende des Luftschiffes befinden sich in einem Rahmen die Seiten- und Höhensteuer. Erstere sind sechs senkrechte Flächen, die so wirksam sind, dass sich das riesige Schiff auf einem Kreise von rund 700 Meter Durchmesser zu drehen vermag. Mit den wagrechten Höhensteuern kann das Luftschiff ausserordentlich kräftig und schnell in eine Schräglage gebracht werden, in der es auf- und abwärts steigen kann. Am hinteren Ende befinden sich ferner noch rechts und links je eine grosse wagrechte Flosse, die sogenannten Stabilisierungsflächen, welche den Zweck kaben, einen ruhigen Flug des Luftschiffes zu erzielen.

Da, wie aus vorstehendem ersichtlich ist, alle Steuer- und maschinellen Organe des Luftschiffes zwei- und mehrfach angeordnet sind, ist eine ausser-

ordentliche Betriebssicherheit vorhanden, denn das Fahrzeug kann mit jedem einzelnen Höhen- oder Seitensteuerpaar gelenkt werden, wie es auch von jedem einzelnen der drei Motoren mit einer beträchtlichen Geschwindigkeit vorwärts bewegt werden kann.

Die Maschinen entwickeln insgesamt etwa 555 Pferdestärken und verleihen dem Luftschiff eine Reisegeschwindigkeit mit 2 Motoren von etwa 17,5 Sekundenmeter, das sind rund 65 Kilometer in der Stunde, eine Höchstgeschwindigkeit mit 3 Motoren von etwa 21 Sekundenmeter oder 75 Kilometer in der Stunde. Die volle Tragkraft des Luftschiffes beträgt rund 23 000 Kilogramm in Meereshöhe. Zieht man das Eigengewicht des Luftschiffes und seiner Motoren ab, so verbleibt eine nutzbare Tragkraft von reichlich 6000 Kilogramm, je nach der grösseren oder geringeren Erhebung über dem Meeresspiegel und je nach den Temperaturverhältnissen. Denn eine Erhebung über das Meeresniveau von je 80 Meter vermindert, nach bekannten physikalischen Gesetzen, die Tragkraft eines Luftschiffes von der Grösse der „Sachsen" um rund 200 Kilogramm und die Erwärmung der Luft um je einen Grad Celsius vermindert die Tragkraft um rund 80 Kilogramm. Von der Gesamttragkraft werden in der Regel 1200 bis 1500 Kilogramm für die Mitnahme von Benzin und Öl in Anspruch genommen. Das Luftschiff vermag mit einem solchen Vorrat von Betriebsmaterial 10 bis 12 Stunden mit allen, 15 bis 20 Stunden mit 2 Motoren zu fliegen und in dieser Zeit einen Weg durch die Luft von rund 800 resp. 1000 Kilometer zurückzulegen. Wie lang bei einem solchen Fluge die über dem Boden zurückgelegte Strecke ausfällt, richtet sich danach, ob ein hindernder oder fördernder Wind weht, und die Reisestrecke kann

deshalb in sehr weiten Grenzen, sagen wir, zwischen 400 und 1500 Kilometer, schwanken. Zur Führung des Luftschiffes gehören etwa acht oder neun Personen: ein Führer, ein Fahringenieur, zwei Steuerleute, und ein oder zwei Monteure in der vorderen Gondel, die übrigen Leute in der hinteren Gondel.

Die zwischen den beiden Maschinen-Gondeln unter der Mitte des Luftschiffes hängende Passagier-Kabine bietet Raum für 25 Personen. Sie ist so in das Luftschiff eingebaut, dass die Längsträger des Luftschiffes zugleich Träger der Kabine sind. Alle Metallteile des Kabinengerüstes sind innen mit Leder umkleidet; die Kabine erscheint als ausserordentlich komfortabler und eleganter Raum, dessen innere Ausgestaltung und Ausschmückung von Professor Pankok entworfen und in der Friedrichshafener Werkstatt ausgeführt wurde. Eine Station für drahtlose Telegraphie ist an Bord und bei jeder Fahrt in Betrieb.

Ein Toilettenraum mit fliessendem Wasser etc. am hinteren Ende der Passagierkabine bietet besonders für grössere Fahrten die wünschenswerte Bequemlichkeit. Der Fussboden, der in ausserordentlich sicherer Weise mit fünffacher Holzlage verleimt wurde, ist mit einem Teppichbelag versehen. Grosse Klappfenster gestatten einen ungehinderten Ausblick nach allen Seiten. Die leichten Korbmöbel gewähren einen äusserst bequemen Sitz. — Zum Schluss sei noch auf die grosse Annehmlichkeit hingewiesen, dass in der Kabine kalte Küche sowie Getränke zu haben sind.



„Schwaben“. Phot. Dierlamm, Stuttgart.

Statistik über die Zeppelin-Schiffe der Delag.

(Stand am 1. Juli 1913).

Baubezeichn. lfd. Nr.	Bau-Jahr	Erste Fahrt	Besitzer	spätere Bezeichnung	Bemerkenswerte Leistungen	Bemerkungen
L. Z. 10.	1910	26. 6. 1911	Delag	„Schwaben“	19. 10. 11. Düsseldorf—Hamburg—Berlin ca. 19, 5 m/sec. Geschwindigkeit. Ende Novbr. 1911 Johannistal—Gotha—Oos. Sa. 219 Passagierfahrten!	3 Maybachmotoren à 145 PS=435 PS. 140 m lang, 14 m Durchmesser.
L. Z. 11.	1911/12	3. 3. 1912	Delag	„Viktoria Luise“	17. 6. 12. Düsseldorf—Amsterdam—Hamburg. Seefahrten nach Helgoland und Sylt. Ende Juli 1913 300 Passagierfahrten!	3 Maybachmotoren à 170 PS=510 PS.
L. Z. 13.	1912	16. 7. 1912	Delag	„Hansa“	3. 8. 12. Friedrichsh.-Hamburg, 850 km in 14 Std. 16. 9. 12. Flottenmanöver bei Helgoland. 19. 9. 12. Hamburg—Kopenhagen—Malmö—Hamburg. Bis Ende Juli 1913 200 Fahrten.	3 Maybachmotoren à 170 PS=510 PS. 148 m lang, 14 m Durchmesser.
L. Z. 17.	1913	3. 5. 1913	Delag	„Sachsen“	4. 5. 13. Erste Passagierfahrt n. Augsburg 10. 5. 13. Ueber Schwarzwald n. Baden-Oos. 9. 6. 13. B.-Oos-Stuttgart-Wien. 750 km in 9 St. 10. 6. 13. Zurück b. Sturm Wien—Friedrichsh. 18. 6. 13. B.-Oos—Hamburg. 600 km in $9^1/_2$ Std. 22. 6. 13 Einweihung der Luftschiffhalle in Leipzig. König v. Sachsen mitgefahren. Mitte Juli bisher 85 Passagierfahrten. Z. Zt. in Leipzig.	3 Maybachmotoren à 185 PS=555 PS. 140 m lang, 14,9 m Durchmesser.

Statistik über die Zeppelin-Schiffe der Delag.

Fortsetzung.

Name des Luftschiffes	Fahrten	Stunden		Zurückgelegte Kilometerzahl	Beförderte Personen
„Schwaben“	230	499	30	28 468	4622
„Viktoria Luise“	300	690	—	37 650	6256
„Hansa“	200	430	—	23 960	4206
„Sachsen“	45	165	—	9630	2060

Bis Mitte Juli 1913.

Allgemeine Bestimmungen für die Teilnahme an den Luftfahrten.

Sicherung von Plätzen.

Infolge voraussichtlich starken Andranges ist tunlichst zeitige Vorausbestellung von Plätzen empfehlenswert, und zwar sind solche Anfragen an die Agentur der Hamburg-Amerika-Linie des Abgangshafens zu richten. Allwöchentlich soll über die geplanten Fahrten mit dem Luftschiff eine Aufstellung erscheinen, die auf Anfrage gern unentgeltlich zugesandt wird. Unsere Agenturen sind auch angewiesen, Bestellungen von Plätzen entgegenzunehmen.

Bedingungen, unter denen Fahrkarten ausgestellt werden.

1. Die Teilnahme an der Fahrt erfolgt unter alleiniger Verantwortung des Teilnehmenden. Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft ist weder verantwortlich für die Folgen von Ereignissen höherer Gewalt noch sonstiger Zwischenfälle, die bei der Luftschiffahrt eintreten könnten.

2. Über die Ausführbarkeit einer Abfahrt hat ausschliesslich die Fahrtleitung zu bestimmen. Sollte nach deren Entscheidung eine Abfahrt ausfallen, so erlischt nach Rückgabe des entrichteten Fahrgeldes jede Verbindlichkeit der Deutschen Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft dem Teilnehmer gegenüber.

3. Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft behält sich das Recht vor, bei widrigen Witterungsverhältnissen Änderungen in der Fahrtrichtung eintreten zu lassen oder die beabsichtigte Fahrzeit zu verkürzen.

4. Trifft ein angemeldeter Teilnehmer nicht oder verspätet ein, verliert er den Anspruch auf Rückerstattung des bezahlten Fahrgeldes.

5. Die Hamburg-Amerika Linie betätigt sich lediglich als Fahrkarten-Ausgabestelle und trägt demnach für die Veranstaltungen und Ausfahrten der Deutschen Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft keine Verantwortlichkeit.

Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft beabsichtigt, wie im letzten Sommer, zunächst hauptsächlich kleinere, etwa zweistündige Rundfahrten zu veranstalten, die je nach Wind und Wetterlage über wechselnde Gegenden geführt werden sollen, um so auch weiteren Kreisen den Genuss einer Fahrt im Luftschiff schon jetzt zu ermöglichen.

Gelegentlich, das heisst bei geeigneten Witterungsverhältnissen und genügender Nachfrage, werden dann auch Fahrten nach weiter entfernt liegenden Städten unternommen werden, sogenannte Zielfahrten, die einen annähernden Begriff von den praktischen Zwecken geben, die die Motor-Luftschiffahrt künftig unter gewissen Voraussetzungen wird erfüllen können.

Anfragen und Platzbestellungen

sind zu richten an die

Hamburg-Amerika Linie
Abteilung Luftschiffahrt

Verwaltungsbureau: Frankfurt a. M., Kaiserstrasse 14

Fernsprecher I, 3370
Telegramm-Adresse: Hapag, Luftschiffahrt Frankfurtmain

Berlin W. 8, Unter den Linden 8

Fernspr.-Amt Zentrum 9197—99
Telegramm-Adresse: Hapag, Luftschiffahrt Berlin

Baden-Baden, Sophienstrasse 5

Fernspr. 788 :: Telegr.-Adr.: Hapag, Luftschiffahrt Badenbaden

Hamburg, Ferdinandstrasse 50

Fernspr. Gruppe 8: 2998 u. 2999
Telegramm-Adresse: Hapag, Luftschiffahrt Hamburg

oder

Hamburg:

Hamburg-Amerika Linie, Abteilung Personenverkehr, Alsterdamm 25, Hapag, Hamburg
sowie deren Agenturen:

Aachen: Herm. Meyerbach & Co., Friedrichstr. 89,	Paul Meyerbach, Aachen.
Agram: General-Repräsentanz der Hamburg-Amerika Linie für Kroatien u. Slavonien, Mihanovigasse 10,	Hapag, Agram.
Antwerpen: Hamburg-Amerika Linie, Filiale Antwerpen, 2, Quai Ortelius,	Ozeanfahrt, Antwerpen.
Antwerpen: Eiffe & Co., Quai van Dyck 10,	Hapag, Antwerpen.
Baden-Baden: F. W. Schick-Mauth, Sophienstr. 5,	Hapag, Badenbaden.
Barmen: Gebr. Voswinkel, Alter Markt 5,	Gebr. Voswinkel, Barmen.
Basel: Bronner & Co., Aeschengraben 33,	Hapag, Basel.
Berlin W. 8: Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie, G. m. b. H., Unter den Linden 8,	Hapag, Berlin.
Berlin NW. 40: Mahler & Pietsch, Platz vor dem neuen Tor 3,	Amerikafahrt, Berlin.
Bern: A. Bauer & Cie., Münzgraben 11,	Bauercomp., Bern.
Bielefeld: Falckenreck & Weber, Schillerplatz 12,	Hapag, Bielefeld.

Bonn: Alfred Welter, Am Kaiser Wilhelm Denkmal,	Alfred Welter, Bonn.
Boston: Hamburg-Amerika Linie, 607, Boylston Street,	Hapag, Boston.
Braunschweig: Wilhelm Breithaupt, Ecke Münzstr.-Liebfrauen,	Hapag, Braunschweig.
Bremen: Carl Joh. Klingenberg, Herdentorsteinweg 4950,	Hapag, Bremen.
Breslau: General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Schweidnitzer Stadtgraben 13,	Hapag, Breslau.
Brüssel: Eiffe & Co., Boulevard du Nord 41,	Hapag, Brüssel.
Budapest: Julius Palotai, Baross-tér 4,	Hapag, Budapest.
Cassel: Jac. Wertheim jr., Obere Königstrasse 30,	Wertheim jr., Cassel.
Chemnitz: Emil Blank, Innere Johannisstr. 14,	Emil Blank, Chemnitz.
Chicago: Hamburg-Amerika Linie, Randolph Street 159,	Hapag, Chicago.
Christiania: Holger Fischer, General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie f. Norwegen, Skippergade 9,	Fischer, Christiania.
Cöln: Neumeister & Köhler, Hohestrasse 134 a,	Hapag, Cöln.
Danzig: Rud. Kreisel's Wwe., Brodbänkengasse 51,	Kreisel's Ww., Danzig.
Darmstadt: Adolph Rady, Zimmerstr. 1,	Rady, Darmstadt.
Dresden: Emil Hölck, Prager Strasse 56,	Hapag, Dresden.
Duisburg: Lehnkering & Co., A.-G., Schifferstr 24,	Lehnkering Comp., Duisburg.
Düsseldorf: Emil Hess, Wilhelmsplatz 10,	Hapag, Düsseldorf.
Essen a. d. Ruhr: H. Herbrueggen, Lindenallee 75,	Herbrueggen, Essenruhr.
Florenz: Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Via Roma,	Hapag, Florenz.
Frankfurt a. M.: Carl Jäckel, Kaiserstrasse 14,	Hapag, Frankfurtmain.
Freiburg i. B.: Herm. Kirsch, Rottecksplatz 11,	Kirsch, Freiburg, Rottecksplatz.
Genf: Ackermann Frères, Rue d'Italie 1,	Ackermannfrères, Genf.
Genua: Hamburg-Amerika Linie, Via alla Nunziata 18,	Hapag, Genua.
Gothenburg: C. A. Clase, General-Agent der Hamburg-Amerika Linie für Schweden, Norra Hamngatan 22,	Hapag Gothenburg.
Graz: General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Sackstr. 1,	Hapag, Graz.
Halle a. d. S.: Georg Schultze, Bernburger Str. 32,	Hapag, Hallesaale.
Hannover: Gaffky & Köhler, Georgstr. 18,	Hapag, Hannover.
Helsingborg: Alex Westrup & Co., Stortoget 20,	Alexander, Helsingborg.
Innsbruck: General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Margarethenplatz 1,	Hapag, Innsbruck.
Interlaken: Adolf Schöchlin, Höheweg 51,	Hapag, Interlaken.
Kairo: Reisebureau der H.-A. L., Grand Continental Hotel,	Hapag, Kairo.
Karlsbad: Hamburg-Amerika Linie, Ecke Alte Wiese und Markt,	Hapag, Karlsbad.

Karlsruhe: Jos. Wilh. Roth, Leopoldstrasse 4,	Roth, Karlsruhe, Leopoldstr. 4.
Karlsruhe: Friedrich Morlock, Karl-Friedrich-Str. 26,	Hapag, Karlsruhe.
Kiel: Heinrich Tödt, Kehdenstrasse 30,	Reisebureau Tödt, Kiel.
Klagenfurt: Hamburg-Amerika Linie, Gen.-Agt. f. Kärnten, Burggasse 13,	Hapag, Klagenfurt.
Königsberg i. Pr.: Ad. Funk, Kneiphöfische Langgasse 60,	Ad. Funk, Königsbergpr.
Kopenhagen: M. C. Undall, Nyhavn 7,	Riber, Kopenhagen.
Lausanne: R. Ecoffey, Hotel Gibbon, Rue du Petit-Chêne,	Hapag, Lausanne.
Leipzig: C. Piening, Augustusplatz 2,	Hapag, Leipzig.
Lemberg: Hamburg-Amerika Linie, Gen.-Agent. f. Galizien, Grodecka 95,	Hapag, Lemberg.
Liverpool: D. & C. Mac Iver, Chapel Street 44,	Maciver, Liverpool.
Liverpool: C. W. Bullock & Co., Lime Street 22,	Everywhere, Liverpool.
London S. W.: Graf von Wengersky, Cockspur Street 15—16,	Hapag, London.
London E. C.: Shaw, Adams & Co., Gracechurch-Street 77—78,	Clymene, London.
Lugano: M. F. van Raden, Piazza Guglielmo Tell,	Hapag, Lugano.
Luzern: Eugen Bär, Alpenstrasse 2,	Hapag, Luzern.
Magdeburg: Frhr. F. L. von Wintzingerode, Kaiserstrasse 98,	Hapag, Magdeburg.
Mailand: G. C. Cantaluppi, Via A. Manzoni 12,	Marittimi, Mailand.
Mainz: J. F. Hillebrand, Reiche Clarastrasse 10,	Hapag, Mainz.
Manchester: G. Grant, Hamburg-Amerika Linie, 106, Deansgate,	Hapag, Manchester.
Mannheim: Walther & v. Reckow, L 14 Nr. 19 Bismarckstrasse	Hapag, Mannheim.
Mentone: F. H. Nauth, Isnard's English Bank,	Hapag, Mentone.
Monte Carlo: F. H. Nauth, 6, Boulevard des Moulins	Hapag, Montecarlo.
Montreux: H. Zweifel, Palace Hotel,	Hapag, Montreux.
München: A. Eichborn, Theatinerstrasse 23,	Hapag, München.
Neapel: Hamburg-Amerika Linie, Piazza della Borsa 21,	Hapag, Neapel.
New York: Hamburg-Amerika Linie, Broadway 41—45,	Hapag, Newyork.
Nizza: F. H. Nauth, 12 Avenue Masséna, Hotel de France,	Hapag, Nizza.
Nürnberg: Fr. Brückner, Königstrasse 73,	Hapag, Nürnberg.
Paris: P. Hattemer, Rue Scribe 7,	Hapag, Paris.
Pforzheim: Robert Weil, Bahnhofstrasse 6,	Robert Weil, Pforzheim.
Philadelphia: Hamburg-Amerika Linie, Walnut Street 1334,	Hapag, Philadelphia.
Plauen i. V.: A. William Knorr, Ziegelstrasse 28,	Knorr, Plauenvogtland Ziegelstrasse.
Pittsburgh: Hamburg-Amerika Linie, 338, Sixth Ave,	Hapag, Pittsburg.
Prag: Gen.-Agent. d. Hamburg-Amerika Linie, Hybernergasse 5,	Hapag, Prag.

Rom: Hamburg-Amerika Linie, Via del Tritone 123, Hapag, Rom.
Rotterdam: Eiffe & Co., Reederystraat 5b, Eiffe, Rotterdam.
Salzburg: General-Agentur der H.-A. L., Schwarzstrasse 1, Spängler, Salzburg.
San Francisco: Hamburg-Amerika Linie, Powell Street 160, Hapag, San Francisco.
St. Gallen: Ercole Rusconi, St. Leonhardstr. 20, Hapag, St. Gallen.
St. Louis: Hamburg-Amerika Linie, Olive Street 902, Hapag, St. Louis.
St. Moritz-Dorf: M. F. van Raden, gegenüber dem Palace Hotel, Hapag, St. Moritz.
Stettin: R. Mügge, Kleine Domstrasse 2, Oceanfahrt, Stettin.
Stockholm: Th. Claussen, Skeppsbron 44, Teddyz, Stockholm.
Strassburg: Joh. Philipp Gruber, Gr. Kirchgasse 8, Spedition Gruber, Strassburgels.
Stuttgart: H. Barnbrock, Friedrichstr. 8 (Ecke Kronenstrasse), Hapag, Stuttgart.
Triest: Hamburg-Amerika Linie, Via Porporella 1, Hapag, Triest.
Venedig: Agentur der H.-A. L., Campo San Moisé 1458/60, im Grand Hotel d'Italie Bauer-Grünwald, Hapag, Venedig.
Wien: General-Repräsentanz der H.-A. L., Kärnthnerstrasse 38, Hapag, Wien.
Wiesbaden: B. von dem Knesebeck, Wilhelmstr. 12, Hapag, Wiesbaden.
Würzburg: Walter Götze, Juliuspromenade 64, Walter Götze, Würzburg.
Zürich: H. Attenberger, Bahnhofstrasse 73, Hapag, Zürich.

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

Inseraten-Anhang





Potsdam, Schloss Sansfouci.
Verkleinerte Nachbild aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Berlin und Umgebung".



Dampfer „Alexander“
Verkleinerte Nachbb. aus Eyb’s Delag-Führer „Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung“.

Kunstsalon Gustav Lohse

Hotel Atlantic

Ständige Ausstellung von Gemälden in jeder Preislage.

Streng reelle Preise. Geöffnet von 9—8 Uhr.

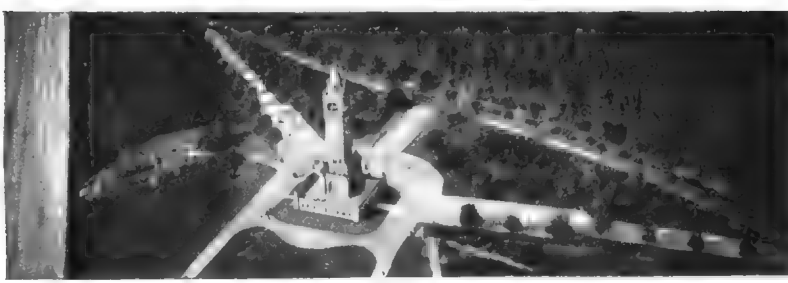
Richter’s Reiseführer



sind zuverlässig geschrieben, mit übersichtlichen Karten, von leichtem Gewicht, im Taschenformat.

Verlangen Sie von Ihrer Buchhandlung ein Verzeichnis oder direkt von

Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H.
Hamburg 1, Wallhof.



Potsdam, Kaiser Wilhelm-Turm.
Verkleinerte Nachbild. aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Berlin u. Umgebung".



Hamburg, Rathaus und Börse.
Verkleinerte Nachbild. aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Hamburg u. Umgebung".



Hamburg-Nienstetten, Elbschlossbrauerei.



Friedberg i. T.
Verklein. Nachbild. aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Frankfurt a. M. u. Umgebung".

Café und Restaurant

Fernsprecher 16



Diners und Soupers

Blankenese bei Hamburg — **Süllberg** — Fritz Rohr Wwe. Besitzer.

Schönster Aussichtspunkt Deutschlands.

Restaurant

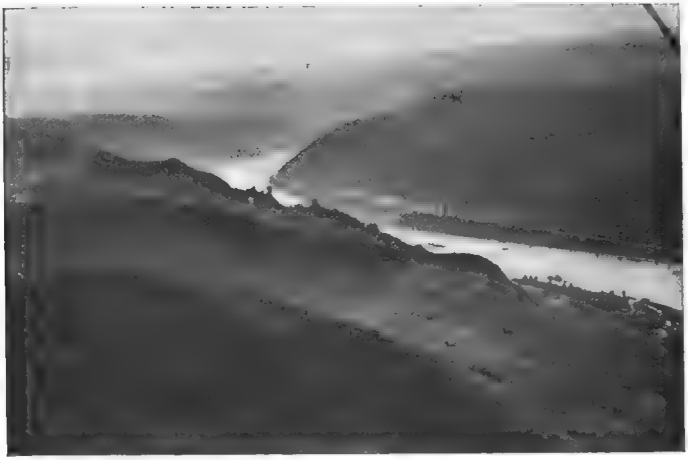
St. Pauli Landungsbrücken

WILHELM WERNER

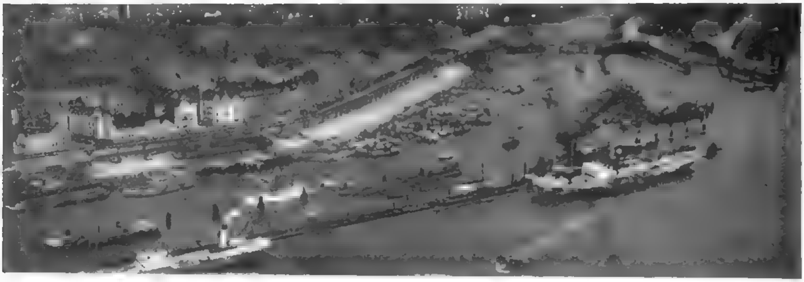
HAMBURG **am Hafen**

gegenüber

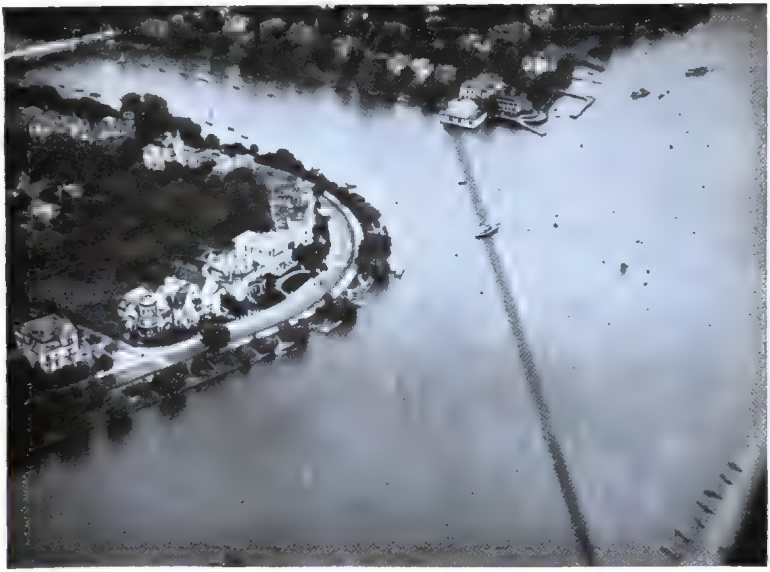
dem Hochbahnhof „Landungsbrücken“



Katz und Maus.
Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Eine Rheinreise im Luftschiff von Frankfurt a. M. nach Düsseldorf".



Hamburg, Blick gegen den Niederhafen.
Verklein. Illustration aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Hamburg u. Umgebung".



Hamburg, Uhlenhorster Fährhaus an der Aussenalster.



Aumühle bei Hamburg.
Illustration aus Eyb's Delagführer „Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung".



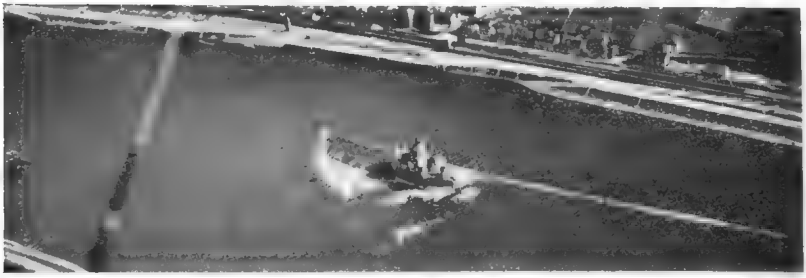
Hamburg. An der Aussenalster.
Verklein. Illustration aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung".



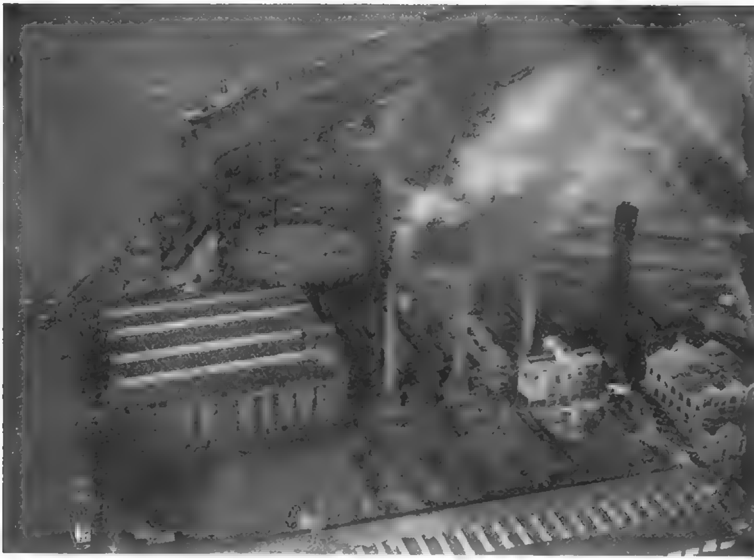
Der Dom zu Speyer a. Rh.
Verklein. Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Frankfurt a. M. und Umgebung“.



Köppern bei Friedrichsdorf i. T.
Verklein. Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Frankfurt a. M. u. Umgebung".



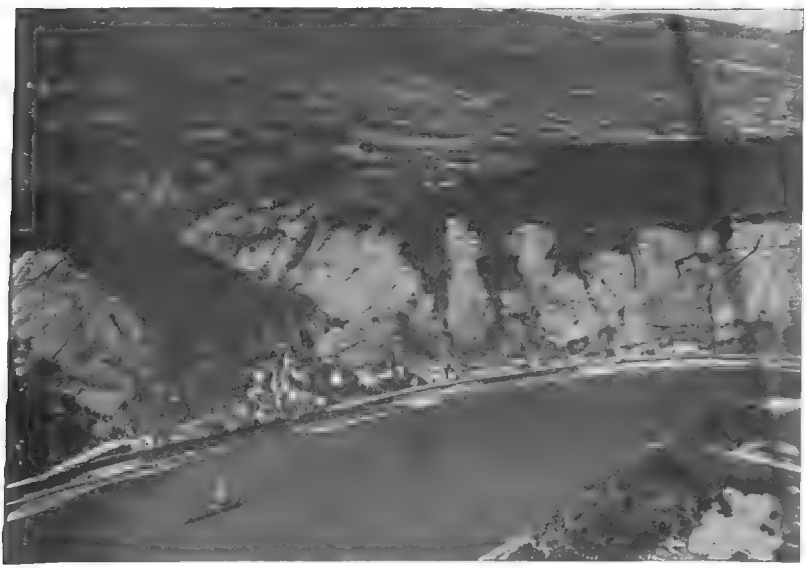
Die Pfalz bei Caub a. Rh. Verklein. Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Eine Rheinreise im Luftschiff von Frankfurt a. M. nach Düsseldorf".



Hamburg, Riesengasometer.



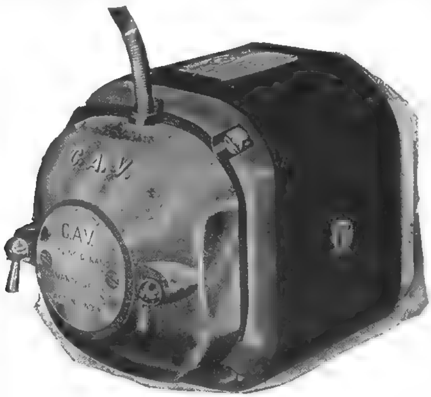
Schiffe im Dock im Hamburger Hafen.
Verklein. Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung".



Rhein bei Hirzenach.
Verklein. Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Eine Rheinreise im Luftschiff von Frankfurt a. M. nach Düsseldorf".

C. A. V.

Dynamo-Beleuchtung für Automobile u. Motorboote



Unerreichte Zuverlässigkeit und Leuchtwirkung
12jähr. Erfahr. Ueber 12000 Anlagen im Betrieb

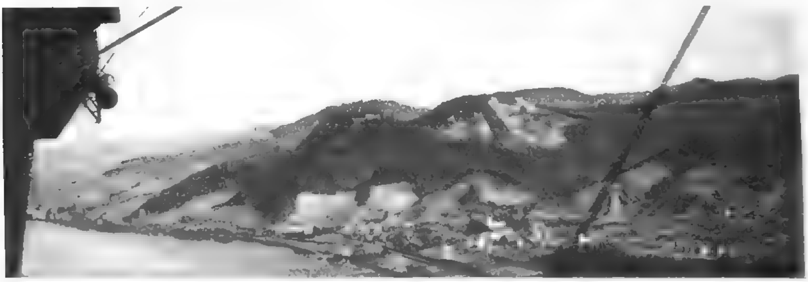
Turiner Ausstellung 1913 mit dem ersten Preis ausgezeichnet

Markt & Co., Hamburg I

Lager für Groß-Berlin:

Markt & Co., Charlottenburg 4

Bismarckstraße 87



Blick auf Drachenfels und Drachenburg. Verklein. Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Eine Rheinreise im Luftschiff von Frankfurt a. M. nach Düsseldorf".



Hamburg, Blick auf den Hafen.





Aus dem Sachsenwald.
Illustr. aus Eybs Delag-Führer „Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung“.

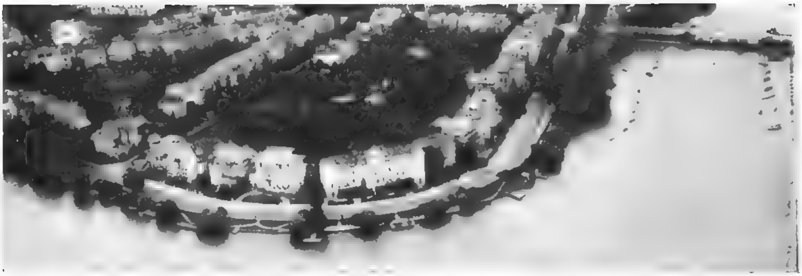


Bei der Landung der „Hansa“ in Flensburg.
Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung“.





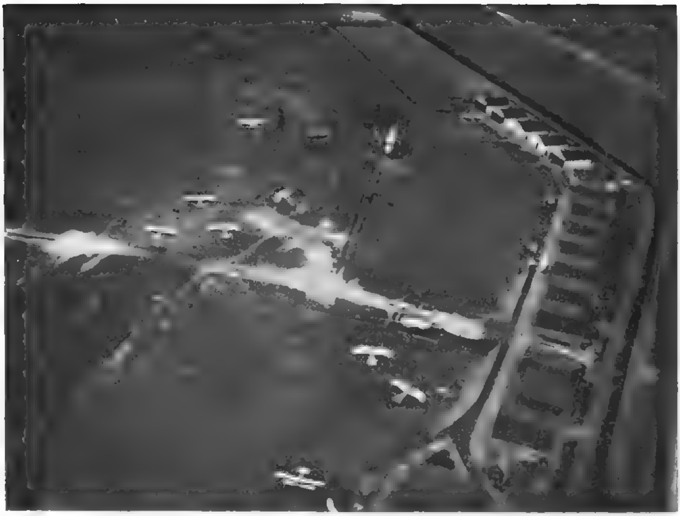
Maasholm
Verklein. Illustr. aus Eyb's Delagführer „Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung".



Hamburg, An der Aussenalster
Verklein. Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung“.



Kieler Hafen, Kriegsschiff im Dock.
Verklein. Illustr. aus Eyb's Delag-Führer „Im Luftschiff über Hamburg und Umgebung".



Flugplatz Johannisthal bei Berlin.

GUSTAV EYB

VERLAG FÜR LUFTSCHIFFAHRT

FERNRUF Nr. 1158 :: STUTTGART NECKAR-STR. Nr. 55

Von

EYB'S DELAG-FÜHRER

liegen folgende Bände vor, bezw. gelangen im Laufe des Spätjahres 1913 zur Ausgabe:

Band 1 **Im Luftschiff über Frankfurt a. M. und Umgebung**

Band 2 **Im Luftschiff über dem Badener Land und Umgebung**

Band 4 **Eine Rheinreise im Luftschiff von Frankfurt a. M. nach Düsseldorf**

Band 5 **Im Luftschiff über Berlin u. Umgebung**

Band 6 **Im Luftschiff über Leipzig u. Umgebung**

Weitere Bände sind in Vorbereitung.

Jedem der Bücher ist eine Luftschiff-Karte zur Orientierung während der Fahrt beigegeben. :: Preis pro Band Mk. 4.—.

Die wertvollen, führenden Aufsätze der Herren **Dr. Hugo Eckener,** Fahrtenleiter der Delag, **Prof. Dr. Karl E. Endriss,** Frau **Else Grüttel, C. W. Rud. Bachmann-Heidemark** machen

Eyb's Delag-Führer

für die Passagiere der Luftfahrten unentbehrlich. Sie bieten ferner allen **Freunden anschaulicher Heimatgeschichte** durch den Reichtum, die Güte und einzigartige Übersichtlichkeit der Illustrationen **eine Quelle des Genusses.**

Der **Verkauf** erfolgt **in allen Luftschiffen der Delag, den Hallen und sämtlichen Büros der Hamburg-Amerika-Linie.**

Sie sind ferner zu beziehen durch die Firma **Henry Seifert, Hamburg** (s. unten), sowie jede gute Buchhandlung.

Die gesamte Insertions-Vertretung ist der Firma **Henry Seifert, Hamburg, „Tritonhaus“,** Schanzenstr. 75, übertragen.


CANADIAN
PACIFIC